AÉRO JOURNAL

N°22
BIMESTRIEL
DEC 01- JAN 02

LES MULETS DE DAVID

D.501/510 à l'export
Adrian Warburton
Camouflage : Macchi C.202

M 4873 - 22 - 42,95 F - 6,55 € - RD

Belgique : BEF 299,oo ou 7,4o euros

Le Major connaissait la musique...

Après que les premiers combats aériens eurent pris une certaine ampleur et que l'aviation eut clairement démontré son utilité sur le champ de bataille, Allemands et Français cherchèrent à regrouper leurs meilleurs pilotes au sein d'unités d'élite – ce furent les *Jasta* Boelcke et « Cirque Richthofen » d'un côté et les « Cigognes » de l'autre.

Curieusement, le Royal Flying Corps resta longtemps imperméable à cette politique, probablement de peur de trop faire baisser la qualité moyenne de ses escadrilles. Mais, certains commandants britanniques n'hésitèrent pas à recruter leurs pilotes, mais aussi d'autres catégories de personnel – et pas toujours sur des critères militaires. Tel fut le cas du *Major* R.G. Blomfield, commandant le N° 56 *Squadron*.

Le N° 56 *Squadron*, formé en juin 1916, arriva à London Colney en février 1917 pour recevoir le tout nouveau chasseur monoplace anglais, le Royal Aircraft Factory S.E.5. Au début de sa carrière, cet appareil fut loin de faire l'unanimité. Le *Captain* Albert Ball, par exemple, le grand as du 56, était très critique à son envers.

Le commandant d'escadrille était un personnage haut en couleur. Qualifié de « petit Monsieur Loyal tiré à quatre épingles » par l'un de ses pilotes, le *Major* Richard G. Blomfield était un officier très actif, supervisant tout dans les moindres détails, arpentant le terrain le *walking stick* sous le bras; c'était aussi un homme jovial, ouvert, efficace et, surtout... mélomane.

Quand il apprit que l'armée britannique mettait en place un système de conscription, il fit le tour des principaux orchestres de Londres pour noter le nom des jeunes musiciens qui n'allaient pas tarder à être appelés sous les drapeaux. Bénéficiant probablement de quelques appuis haut placés, il lui fut possible d'obtenir leur affectation au RFC, puis leur transfert au 56.

En attendant, Blomfield envoyait quelques-uns de ses hommes sur les aérodromes voisins, avec la mission d'obtenir des informations sur l'éventuelle présence de musiciens parmi le personnel au sol. Tous les moyens étaient bons pour les « espions » du 56, jusqu'à soûler leurs collègues pour leur extorquer les renseignements souhaités. Alors, le soir, Blomfield chargeait dans un camion des mécaniciens, des armuriers, des administratifs... tous excellents dans leur spécialité mais qui présentaient l'énorme défaut de ne savoir jouer d'aucun instrument. Il se rendait sur les aérodromes et, fort des informations recueillies par ses espions, il échangeait son personnel poste pour poste contre un personnel mélomane. Bientôt, Bloomfield disposa d'un orchestre de 15 musiciens, parmi lesquels se trouvait le premier violon du London Orchestra, l'un des meilleurs au monde.

Mais Blomfield ne se contentait pas de recruter des musiciens, il voulait aussi les meilleurs mécaniciens et les meilleurs pilotes. Ce fut lui qui fit venir Albert Ball au 56. Non seulement, celui-ci était un pilote remarquable, déjà titulaire d'une trentaine de victoires, mais il jouait comme personne la *Symphonie Inachevée* au violon ! Ball, d'ailleurs, devait également participer au recrutement, en rendant visite aux écoles de chasse pour dépister les talents précoces; sur ses conseils, Blomfield obtint l'affectation des *Lieutenants* Rhys Davids, Maxwell et Barlow. Lorsque Ball fut abattu le 7 mai 1917, Blomfield recruta un autre futur grand as, James McCudden. Ball et McCudden reçurent la *Victoria Cross*, le premier à titre posthume.

Le 7 avril 1917, le 56 arriva sur le continent et prit ses quartiers à Vert Galand (Somme). Une fois les problèmes du S.E.5 surmontés, le N° 56 *Squadron* deviendra l'une des meilleures escadrilles de chasse du RFC/RAF, remportant sa 200ème victoire le 30 septembre 1917 et terminant la guerre avec 401 succès confirmés – pour le prix de 52 pilotes tués, 30 prisonniers et 26 blessés.

Le soir, au terme d'une dure journée de combats aériens, Blomfield aimait à improviser une salle de spectacle en plein air, installant son orchestre personnel sur une estrade et prenant place au premier rang parmi ses pilotes pour se détendre en écoutant ses airs favoris ! Rien, prétendait-il, n'était meilleur pour le moral du personnel.

Those were the days...

Royal Aircraft Factory S.E.5a (B4863)
Captain James B. McCudden
N° 56 *Squadron*
Vert Galand (Somme), été 1917.

Avion modifié localement : pipes d'échappement raccourcies, côtés de l'habitacle bombés.

© P.A. Tilley, 2001.

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Fallait-il tuer le *Bomber Command* ?

En août 1941, Mr D.M. Bensusan-Butt, membre du cabinet de Guerre, remit à son Premier ministre un rapport explosif sur les résultats du *Bomber Command*. Après avoir examiné à la loupe près de six cents photos prises après les raids de la RAF, il en était arrivé à la conclusion que seulement un quart des équipages ayant prétendument bombardé l'objectif l'avaient effectivement atteint. Dans la Ruhr, une seule bombe sur dix était tombée à moins de huit kilomètres du périmètre délimité.
Ce rapport ne fit que confirmer les doutes de Churchill quant à l'efficacité de ces missions de bombardement aérien stratégique : « *Tout ce que l'on peut dire*, écrit-il à l'*Air-Chief Marshal* Sir Charles Portal, chef d'état-major de la RAF, *c'est que leur inefficacité et leur coût n'iront, j'en ai peur, qu'en croissant.* »
Mais, fallait-il démembrer le *Bomber Command*, comme certains parlementaires l'exigeaient ? La Grande-Bretagne avait consenti de gros efforts financiers, consacré d'importantes ressources en matériaux stratégiques, en main d'œuvre et en énergie. Il était trop tard pour faire marche arrière brutalement. Les Stirling et Halifax sortaient des chaînes à grande cadence et le Lancaster n'allait pas tarder à les suivre. On ne change pas de cheval au milieu du gué. Après avoir considéré le pour et le contre, Churchill sauva la tête du *Bomber Command*.
La RAF avait failli payer au prix fort les théories de Sir Hugh Trenchard, chef d'état-major à la sortie de la guerre de 1914-18 et chaud partisan du bombardement stratégique. « *Le bombardier finit toujours par passer* », avait-il professé. Il est étonnant que personne ne lui ait jamais fait remarquer que, s'il voyait juste, il n'était sans doute pas indispensable de maintenir un *Fighter Command*. Principe de précaution ?
Au milieu des années trente, le bombardier apparaissait comme une véritable forteresse. Il bénéficiait d'un puissant armement défensif dont l'efficacité était multipliée par la protection mutuelle que s'offraient plusieurs appareils volant en formation serrée. Il n'était donc nul besoin de les faire accompagner par une escorte de chasse, qui d'ailleurs volait souvent moins vite que ses protégés...
Ce fut sur de telles bases que furent élaborés les cahiers des charges pour des intercepteurs dont l'autonomie était limitée à une heure. Les seuls monomoteurs de chasse anglais ayant une autonomie supérieure furent le Skua et le Fulmar, mais ayant été conçus pour les besoins spécifiques de la Royal Navy, ils ne répondaient pas aux mêmes critères.
L'inconvénient fut que la technologie évolua plus vite dans l'aviation de chasse que dans l'aviation de bombardement. Dès 1938, les chasseurs avaient comblé leur handicap en vitesse et le différentiel n'allait cesser de croître en leur faveur. L'apparition du canon de 20 mm, permettant le tir à longue distance, rendait les tourelles quadruples de 7,7 mm totalement inefficaces et laissait les bombardiers sans véritable défense. Cependant, les pertes croissantes du *Bomber Command*, parfois à la limite du supportable, ne furent pas les seules conséquences graves induites par la politique britannique des années trente.
Quand le temps fut venu pour la RAF de reprendre l'initiative au-dessus de l'Europe occupée, elle ne disposait que de Spitfire et de Hurricane pour mener la vie dure à la chasse allemande. Avec leur autonomie d'une heure, il n'était donc pas question de harceler les terrains allemands en permanence et il leur fallut s'en tenir aux opérations « Rodeo » et « Circus » au coût démesuré eu égard au rapport entre les effectifs engagés, les résultats obtenus et les pertes subies.
Pour ravitailler Malte en chasseurs, il fallait soit les mettre en caisses, soit les lancer depuis des porte-avions navigant en Méditerranée. Pour les mettre en caisses, il fallait disposer de cargos. Or, la marine marchande britannique était employée à temps plein dans l'Atlantique. Pour les lancer depuis des porte-avions, il fallait dévier ceux-ci de leur mission de base : l'escorte des convois dans l'Atlantique. D'une manière ou d'une autre, ce fut au détriment du ravitaillement de la Grande-Bretagne et cela pèse lourd dans les premières années de la bataille de l'Atlantique.
Les résultats du *Bomber Command* sont aujourd'hui fort contestés par les historiens les plus sérieux. Mais, en août 1941, Churchill avait-il vraiment le choix ?

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 22 – Décembre 2001 - janvier 2002

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de 7 700 euros immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valery 32500 Fleurance
(Tél : 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aeroeditions@free.fr)
Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : 42,95 F ou 6,55 euros (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41. Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Les mulets de David
Premier chasseur acheté par le jeune état d'Israël, l'Avia S-199 ne tardera pas à justifier sa mauvaise réputation, même s'il offre à la Chel Ha'Avir ses toutes premières victoires aériennes.

28 Les D.501/510 export
Malgré son prestige aéronautique, la France de l'entre-deux-guerres peine à exporter ses produits. La famille du D.500 ne connaîtra guère plus de succès à l'étranger que nombre d'autres appareils.

40 Les couleurs de l'éclair
Étude des variations d'un camouflage sur le thème du Macchi C.202 Folgore (éclair).

51 Adrian Warburton
L'as qui décollait en rond et atterrissait en zigzags.

55 Hurricane sur Aden
Pour surveiller son protectorat, la RAF est forcée d'improviser avec les moyens du bord.

58 Incident en Transylvanie
Fin août 1940, les aviations hongroise et roumaine s'affrontent de manière sporadique pour la conquête de la Transylvanie.

62 Le Sunderland de la dernière chance
Les unités aériennes se retrouvent parfois mêlées à des missions très particulières. Dans les temps troublés que traverse la France fin juin 1940, le N° 10 RAAF *Squadron* et ses Sunderland ont joué un rôle inattendu.

68 La chasse française (22) : le GC III/5
Ce groupe, de création récente et mal équipé, aurait pourtant obtenu une victoire... contre un CAMS 55 de l'Aéronautique navale...

LES MU

ULETS DE DAVID

SHLOMO ALONI

Surnommé « Mulet » par les Tchèques, en raison de ses qualités incertaines, l'Avia S-199 allait largement justifier sa mauvaise réputation sous l'étoile de David.

Au début de l'année 1948, la communauté juive de Palestine, qui allait donner naissance à l'état d'Israël au mois de mai, envisagea plusieurs possibilités pour obtenir des avions de chasse afin de faire face à une prévisible invasion des nations de la Ligue arabe. Comme la plupart des pilotes volontaires étaient des anciens de l'USAAF, de l'US Navy, de la RAF et de la SAAF, et que le financement était assuré par les États-Unis, le choix se porta logiquement sur le P-47 Thunderbolt et le P-51 Mustang. Pour contourner l'embargo sur les ventes d'armes imposé par l'ONU, les chasseurs devaient être transportés depuis l'Amérique du Nord ou l'Amérique Latine à bord de Curtiss C-46 et Lockheed C-69 qui avaient été achetés aux USA. Il avait été aussi imaginé d'acheter un vieux porte-avions de la guerre, de le bourrer d'armes et de munitions et de l'équiper de Grumman F4F ou F6F pour le protéger jusqu'à son arrivée à Tel-Aviv. Une troisième possibilité consistait à se procurer des avions de combat sur place et il fut tenté de corrompre des pilotes de la RAF pour qu'ils se posent avec leur Spitfire FR.18 dans une zone tenue par les Juifs, tandis que la reconstruction d'épaves de Spitfire abandonnés par la RAF avait déjà commencé.

La raison pour laquelle le S-199 avait été surnommé le « mulet » allait bien vite sauter aux yeux des Israëliens

Un marché de dupes

En avril 1948, l'affaire avait été quasiment conclue par la signature d'un contrat d'un million de dollars avec le Mexique pour l'achat de 25 P-47. Mais à la grande déception des négociateurs, les autorités juives refusèrent d'entériner le contrat, car 10 Avia S-199 venaient d'être achetés à la Tchécoslovaquie, un pays qui avait décidé d'ignorer la résolution de l'ONU. Le S-199 était le produit du mariage de la cellule du Messerschmitt Bf 109G au moteur Junkers Jumo 211P, ce dernier remplaçant le traditionnel Daimler-Benz DB.605 devenu introuvable dans la Tchécoslovaquie de l'après-guerre. Le moteur Jumo était non seulement moins puissant, mais il était aussi beaucoup plus lourd et son énorme hélice tripale produisait un couple énorme que les surfaces verticales, qui n'avaient pas été modifiées, compensaient très difficilement, surtout au décollage et à l'atterrissage. Les Tchèques exigèrent des sommes exorbitantes : 44 600 dollars par avion, plus 6 890 dollars pour l'équipement, 120 229 pour les munitions et 10 000 de mieux pour le transport – soit près de 2 millions de dollars pour dix avions de chasse totalement obsolètes.

Le contrat fut conclu début avril, malgré la désapprobation des Américains. L'objection que le P-47 était non seulement meilleur marché mais beaucoup plus performant que le S-199 fut rejetée, comme fut oublié le fait que la plupart des pilotes qui devaient se retrouver aux commandes du S-199 étaient rompus au pilotage des avions de combat britanniques et américains. Il fut d'abord envisagé de convoyer les dix chasseurs par la voie des airs via l'Italie et la Grèce, mais au moment où le contrat fut signé, le 23 avril, cette idée fut abandonnée à la suite de l'internement sur l'île de Rhodes quelques jours plus tôt de quatre Avro Anson en route pour la Palestine. Transférer les C-46 et C-69 en Europe pour leur faire transporter les chasseurs en caisses aurait demandé trop de temps et laissé Israël sans couverture aérienne au moment le plus critique.

Prise de contact avec le « mulet »

Alors que le 14 mai, jour de déclaration de l'indépendance d'Israël, approchait, les C-46 commencèrent à arriver en Europe et un groupe de pilotes fut envoyé en Tchécoslovaquie pour une transformation accélérée. Cependant, à cette époque la plupart des pilotes de chasse volontaires ne s'étaient pas encore présentés et le premier groupe se composait de cinq anciens militaires et de cinq pilotes... privés. Les cinq premiers comprenaient les « régionaux de l'étape » Mordechai (Modi) Alon et Ezer Weizman, tous deux anciens de la RAF, le Sud-Africain Edward (Eddie) Cohen et les deux volontaires américains qui étaient arrivés en Europe chacun à bord d'un Noordyun C-64 début mai : Milton Rubenfeld, un ancien de l'US Navy, et Lou Lenart, venu de l'US Marine Corps. Les cinq autres s'appelaient Pinchas Ben-Porat, Yitzhak Henenson, Nachman Hameiri, Michael Keren et Ya'acov Ben-Chaim, mais les espoirs de faire des pilotes de chasse de ces civils avec quelques centaines d'heures de vol sur avions légers s'envolèrent rapidement.

Le stage fut organisé par l'armée de l'Air tchécoslovaque sur la base de Ceske Budejovice où des pilotes tchèques qui avaient servi avec la RAF furent désignés comme instructeurs, tout autant pour leurs qualités pédagogiques que pour supprimer les barrières linguistiques et culturelles. Comme les volontaires n'avaient pas piloté de chasseurs depuis leur démobilisation, et que les civils n'en avaient jamais piloté de leur vie, le stage débuta par des vols de remise à niveau sur des avions d'entraînement avancés, en particulier l'Avia C.2B1, version locale de l'Arado Ar 96B allemand.

Les premiers « vrais » vols d'entraînement commencèrent avec un ou deux lâchers sur la version biplace, CS-99 à moteur DB.605, au terme desquels les pilotes étaient censés effectuer un premier solo sur le monoplace à moteur Jumo. Ces premiers vols dévoilèrent tout de suite la raison pour laquelle le S-199 avait été surnommé *Mezek* (mulet) par les Tchèques. Les pilotes les plus chevronnés éprouvèrent des difficultés à maîtriser leurs nouvelles montures qu'ils se mirent à détester d'emblée. Ne parlons même pas des civils qui ne parvinrent pas à terminer leur transformation dans les temps et de Pinchas Ben-Porat qui se cassa un bras lors d'un atterrissage de fortune. Henenson effectua deux vols dans le « Me 109 » biplace EV-33 les 15 (20 mn) et 18 mai (30 mn)

Une rare photo des pilotes en stage en Tchécosloaquie en mai 1948. Debout (de g. à d.): Sandy Jacobs, Ezer Weizman, Lou Lenart et Modi Alon. Assis (de g. à d.) : Ya'acov Ben-Chaim (?), Pinchas Ben-Porat, Eddie Cohen, Nachman Hameiri, Yitzhak Henenson et Michael Keren. (Toutes les photos proviennent de la la collection de l'auteur)

avec l'instructeur tchèque Sodok avant de revenir sur Arado, le 27 mai, également avec un instructeur.

Le stage dura moins de deux semaines. Lou Lenart, par exemple, réalisa son premier vol en solo sur S-199 le 15 mai, le lendemain de la déclaration d'indépendance de l'état d'Israël, et l'impression que lui a laissée le chasseur tchéque est loin d'être un bon souvenir :

« *Ce fut probablement le pire avion que j'aie eu la malchance de piloter. Le moteur était différent, l'hélice était différente, il fallait tirer à travers l'hélice, les canons ne marchaient jamais, la synchronisation tombait souvent en panne, il n'y avait pas de réservoirs auto-obturants, juste une partie du siège était blindée, il manquait de puissance. Pouvez-vous imaginer un chasseur sans compensateur au gouvernail ? Eh bien ! il n'y en avait pas ! Alors, on avait cette hélice monstrueuse, un couple terrible et pas de compensateur. Comme j'étais le plus ancien, je fus le premier lâché. Il n'y avait pas de limites, c'était un simple champ et on n'avait aucun point de repère et quand la roulette de queue était encore au sol, on ne pouvait absolument pas se repérer sur quoi que ce soit. Dans le F4U, on pouvait regarder par les côtés et sentir sa direction, mais quand on est en plein champ et qu'il n'y a aucun repère, on n'a aucune idée de l'endroit où l'on se trouve ! Il faut fixer quelque chose, mais quand c'est plat et qu'il n'y a rien à fixer, le mieux c'est de lever la queue de l'avion le plus tôt possible afin de savoir où on se dirige. Je suis monté dans la bête pour mon premier vol et j'ai aperçu la barrière tout au loin. Ils m'ont parlé de couple, mais ils ne m'ont pas parlé de sa magnitude, alors j'ai roulé en donnant un peu de gouvernail à droite. J'étais habitué aux commandes sensibles, mais quand la queue s'est relevée, j'ai été horrifié. La barrière était droit devant moi ! Quand je l'avais aperçue, elle était loin là-bas et maintenant, elle était juste devant moi. Par chance, j'ai rebondi par-dessus. J'avais fait un 45° en plein roulage. Les autres pilotes ont appris par mon expérience qu'il fallait donner le gouvernail à fond à droite.*

« *Ce fut probablement le pire avion que j'aie eu la malchance de piloter !* »

« *Et les volets. Avec un avion américain ou n'importe quel avion normal, quand on abaisse la manette, les volets sortent. Celui-ci avait un volant gros comme ça* [à la place de la manette] *et il fallait le tourner. Mais comment faire pour tourner le volant quand on est en approche ? Forcément, je n'ai jamais atterri avec les volets à fond, alors, au lieu d'arriver à 170 km/h, on arrivait à 225. C'était ridicule. Celui qui avait conçu ce truc-là aurait mérité d'être pendu par les c...*

« *Dans les avions américains et britanniques, on atterrissait avec la verrière ouverte. En cas de crash, quelqu'un pouvait venir vous sortir de là. Dans le Messerschmitt, la verrière était verrouillée et on avait l'impression de se retrouver dans un cercueil. Pas étonnant qu'on se sentait claustrophobes et qu'on se disait que si quelque chose tournait mal, on était b... Il était très inconfortable. Il manquait de puissance et je ne lui faisais absolument aucune confiance.* »

Néanmoins, les appréciations portées par les Tchèques sur le dossier de Lenart sont très élogieuses :

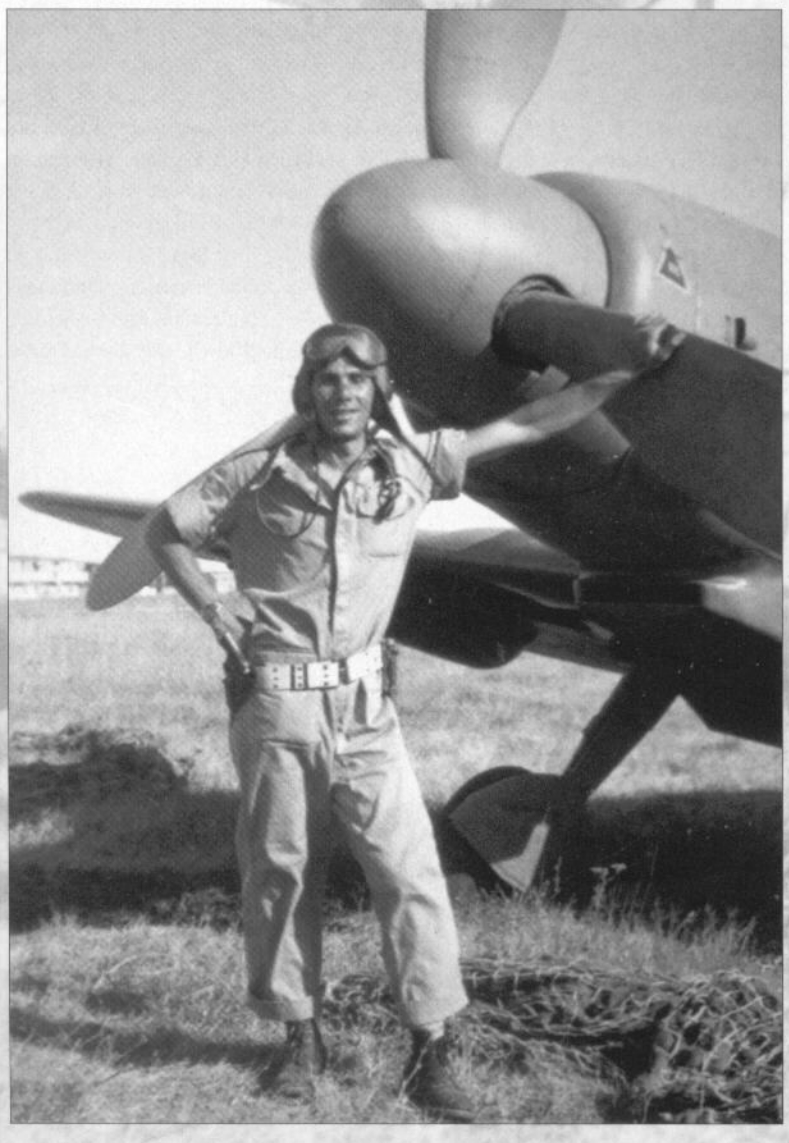
a) *qualification* : a commencé sa transformation sur chasseur et a totalisé :
– 1.10 h sur C 2
– 1.35 h sur CS 99
– 3.00 h sur S 199

b) *capacités* : pilote de grande expérience au fort potentiel, discipliné, possède la confiance en soi et l'aptitude requises.

c) *affectation recommandée* : commandant d'une escadrille de chasse.

d) *notation de stage* : très bonne à excellente.

e) *fin de stage envisagée* : vols à haute altitude, formation de combat, tir et bombardement sur S 199.



Lou Lenart, un pilote particulièrement doué, qui reçut des appréciations élogieuses de la part des instructeurs tchèques.

Les « mulets » arrivent en Israël

Il n'en reste pas moins que Lenart n'avait que trois heures de vol sur un appareil avec lequel il était censé défendre Israël. En outre, les cinq brevetés du stage n'eurent pas le temps de s'entraîner au combat aérien ni au tir sur cible. Le temps jouait contre eux, car depuis le 15 mai, les Spitfire de l'aviation royale égyptienne contrôlaient l'espace aérien au-dessus d'Israël.

Pour ne pas dévoiler la présence des S-199, Ezer Weizman se voit refuser l'autorisation d'intercepter un raid égyptien.

Dans la nuit du 20 au 21 mai, un C-54 de location débarqua à Tel-Nof (l'ancienne base de la RAF d'Aqir) un S-199 en caisses et les premiers pilotes israéliens : Modi Alon et Ezer Weizman.

Leur arrivée fut un événement d'une telle importance que le Premier ministre et ministre de la Défense israélien David Ben-Gourion coucha ces quelques phrases dans son journal : « *Avec le Messerschmitt sont arrivés deux pilotes. Ils prétendent qu'il ne peut pas opérer tout seul. Il est équipé de deux mitrailleuses et d'une paire de canons de 20 mm. Les bombes ne sont pas arrivées. Elles arriveront dans un autre avion. Les pilotes prétendent que le Messerschmitt est inférieur au Spitfire.* »

Dans la mesure où les Spitfire égyptiens jouissaient d'une totale suprématie aérienne de jour, les avions de transport devaient arriver de nuit, débarquer leur fret, refaire les pleins et, avec un équipage frais, repartir vers la Tchécoslovaquie avant l'aube. Les C-54 de location pouvaient rallier Tel-Nof à Zatec, au nord-ouest de la Tchécoslovaquie, sans escale, mais les C-46 étaient contraints à faire escale à Ajaccio, en Corse. À Tel-Nof, les S-199, connus sous le nom de code de *Sakin* (couteau), étaient remontés à l'intérieur d'anciens hangars de la RAF avec l'aide de techniciens tchèques (les cinq premiers étaient arrivés à bord du C-54 NC58021 dans la nuit du 22 au 23 mai 1948). Le deuxième S-199 arriva à bord d'un C-46 dans la nuit du 21 au 22 mai, en compagnie de Lou Lenart, Eddie Cohen et Milton Rubenfeld, et le troisième débarqua d'un C-54 la nuit suivante.

La première perte d'un S-199 fut enregistrée dans la nuit du 23 au 24 mai, lorsque deux C-46 furent pris dans un épais brouillard près de Tel-Nof. Le C-46 RX-130, avec à son bord cinq techniciens tchèques, réussit à atterrir, mais le RX-136 s'écrasa sur une colline en tentant de localiser le terrain. Le S-199 qu'il transportait à son bord fut détruit, mais malheureusement, le navigateur, Moshe Rosenbaum, fut tué; le reste de l'équipage gagna Tel-Nof à pied. Les quatrième et cinquième S-199 furent livrés dans la nuit du 25 au 26 mai.

Bien que les troupes israéliennes se trouvassent malmenées par la Légion arabe jordanienne dans la région de Latrun dans le couloir de Jérusalem, mais aussi au sud de Tel-Aviv où l'armée égyptienne avançait vers le nord, il fut décidé d'utiliser les S-199 pour leur toute première mission dans une attaque contre la base aérienne égyptienne d'El-Arish, au nord-est du Sinaï. Comme l'Égypte ignorait la présence de chasseurs israéliens, on espérait qu'un raid mené par cinq S-199 (il n'y avait pas d'autres pilotes disponibles) causerait des dommages maximum, tant matériels que psychologiques, et réduirait le potentiel de l'aviation égyptienne. Malgré les demandes répétées et désespérées des troupes israéliennes pour une intervention de l'aviation, le raid contre El-Arish fut considéré comme prioritaire.

Le 26 mai, l'aviation égyptienne attaqua le kibboutz de Hulda où se trouvait le QG des forces terrestres israéliennes chargées du couloir de Jérusalem. Le bouillant Weizman fut témoin du raid depuis la base de Tel-Nof, située à faible distance. Il sauta dans un S-199 avec l'intention d'intercepter les chasseurs hostiles. On lui refusa l'autorisation de décoller et, au cas où il aurait décidé de passer outre l'interdiction, un véhicule fut envoyé pour bloquer la piste [1].

Le GQG Terre invita fermement le QG Air à exécuter la

Les pilotes de l'escadrille 101 réunis autour du D-120 à Ma'abarot en août 48 : Mann, Weizman et Finkel sur le capot, Pomerantz, Jacobs et Antin sur l'aile et Syd Cohen, Magee, Lichtman, Frankel et Nomis debout. On note l'insigne sur le capot de l'appareil.

mission pour le matin du 28 mai, de manière à relâcher la pression exercée par l'aviation égyptienne et offrir aux commandants de secteur l'appui aérien qu'ils réclamaient. Cependant, seuls trois S-199 étaient alors disponibles et on peut penser de nos jours que le QG Air fit tout ce qu'il put pour retarder l'attaque de manière à engager ses cinq S-199. Comme le raid n'avait pas été déclenché dans la matinée du vendredi 28 mai, le chef d'état-major de l'Air, Aharon Remez, contacta personnellement Ben-Gourion, qui relata l'entretien dans son journal : « *Les* Couteaux *n'étaient pas prêts à 01h00 en raison de l'armement, les bombes n'étaient pas prêtes et nous n'avions pas de spécialistes. Il manquait quelque chose aux bombes... Les spécialistes tchèques étaient incapables de charger les canons, c'était un type nouveau.* »

Le lendemain, ce furent les bombes, l'essence et les freins qui empêchèrent le décollage, même si alors quatre S-199 avaient été remontés et préparés pour leur toute première mission, qui serait aussi leur tout premier vol, car les vols d'essai avaient été interdits afin de ménager l'effet de surprise.

Première mission

Tandis que les mécaniciens travaillaient sans relâche sur les S-199 à Tel-Nof, les demandes d'appui de la part des commandants de la 7ème brigade à Latrun et de la brigade *Givati* engagées contre l'armée égyptienne dans la région d'Ishdod se firent de plus en plus pressants. L'avance d'une colonne motorisée égyptienne sur Tel-Aviv était particulièrement préoccupante; estimée à un millier de véhicules (un chiffre que même Ben-Gourion trouva exagéré et qu'il ponctua d'un point d'interrogation dans son journal), l'avant-garde de la colonne marqua une pause au sud d'un pont saboté à 30 km au sud de Tel-Aviv. La brigade *Givati* ne disposait que de maigres forces pour s'opposer à cette avance sur la capitale temporaire et la ville la plus peuplée d'Israël. Face à cette menace de première importance, le GQG Terre rejeta la demande de la 7ème brigade et urgea le QG Air de lancer ses S-199 contre la colonne égyptienne.

Après un court briefing avec le commandant de la brigade *Givati*, les quatre S-199 disponibles décollèrent à 19h45 en deux paires, Lou Lenart avec Modi Alon comme ailier et Ezer Weizman et Eddie Cohen comme ailier. Lou Lenart raconte la suite :

« *Vers 16h00, Avidan* [le commandant de la brigade *Givati*] *arriva sur le terrain et céda à la panique :* «La totalité de l'armée égyptienne est à moins de 10 km, ils [la brigade *Givati*] ont fait sauter le pont, mais il n'y a plus rien entre eux [les Égyptiens] et Tel-Aviv et il vous faut décoller maintenant». *Le beau plan de foutre en l'air l'aviation égyptienne à l'aube s'était évanoui. J'avais peur de sortir les avions du hangar... nous avons démarré les moteurs dans le hangar. Je voulais conserver l'effet de surprise, alors je suis resté à basse altitude, à très basse altitude. J'ai fait deux tours de circuit et les trois autres m'ont rejoint et alors on a mis le cap vers la mer et on a grimpé. J'espérais monter jusqu'à 2 000-2 500 mètres, mais deux problèmes : je ne connaissais pas ma route... Ishdod était un petit village au creux d'un léger virage de la route, et un pont, et ma radio ne marchait pas. Heureusement, Modi Alon se rendit compte* [que j'étais perdu et] *il m'a remis* [dans la bonne direction]. *À ce moment, nous étions en train de virer au-dessus de la mer. J'ai regardé vers le bas et j'ai aperçu le village. Je ne pouvais pas le rater, il y avait environ 800 véhicules et quelque 10 000 soldats, la totalité de l'armée égyptienne en route vers Tel-Aviv. On leur avait promis toutes les femmes juives et tout l'or juif, alors ils roulaient pare-choc contre pare-choc. Où que mon regard portait, comme des fourmis, des soldats partout. Alors, je suis descendu. Pour moi qui avais perdu dix-sept personnes de ma famille dans les fours d'Auschwitz, j'étais né en Hongrie, l'émotion de me retourner et de voir la totalité de l'aviation israélienne, trois avions et le mien avec l'étoile de David, piquer vers le sol, fut une expérience unique dans ma vie. Tout à coup, tout a explosé, j'ai eu l'impression que 10 000 Égyptiens me tiraient dessus.* »

« Voir la totalité de l'aviation israélienne, trois avions et le mien avec l'étoile de David, fut une expérience unique dans ma vie. »

Le compte rendu officiel – le tout premier de l'aviation israélienne – a un caractère moins émotionnel :

« *Le leader, Lou Lenart, a fait son approche sur Ishdod par le nord et a lancé ses bombes sur le centre du village. Il a observé la plus grande concentration de véhicules dans le virage à environ 300 m au sud d'Ishdod. Sa seconde passe a été effectuée du sud-ouest au nord-ouest. Sa troisième passe a été effectuée du nord au sud et au cours des deux il a tiré avec ses mitrailleuses parce que les canons se sont enrayés après les dix premiers obus. La DCA a été très active. Il a rencontré un grand nombre d'obus de 37 mm. Il a atterri à 20h25.*

« *Modi Allon a effectué son approche par le nord-est. Au sud du pont, il a observé un grand nombre de véhicules et d'autres encore à l'est d'Ishdod. Il a largué ses bombes sur les véhicules sur la route. Sa seconde passe a été effectuée d'est en ouest et sa troisième du nord au sud. Il a épuisé ses munitions et est rentré au-dessus de la mer. La DCA était forte. Il a estimé le nombre de véhicules à plusieurs centaines. À son*

Les premiers pilotes israëliens provenaient d'horizons différents et avaient servi pendant la Seconde Guerre mondiale dans diverses forces aériennes : Alon (au centre) et Weizman (2ème d.) dans la RAF, Cohen (extr. g.) et Ruch (extr. d.) dans la SAAF et Lichtman (2ème g.) dans l'USAAF.

[1] Cet incident est relaté par Ezer Weizman dans son livre « *On Eagles Wings* », Nicholson & Weidenfeld, 1976 – mais ni Lou Lenart ni Binyamin Peled ne s'en sont souvenus.

atterrissage à Tel-Nof, le frein gauche n'a pas fonctionné, ce qui l'a empêché de rouler droit. L'atterrissage s'est terminé par un cheval de bois, le pneu gauche a éclaté, l'extrémité d'aile a heurté le sol et a été endommagée. Il a atterri à 20h05.

« Ezer Weizman a attaqué du sud au nord. Il a d'abord aperçu une vingtaine de véhicules au sud d'Ishdod sur lesquels il a lancé sa première bombe. Lors de sa deuxième passe, il a attaqué d'ouest en est et a lancé sa seconde bombe à environ 1 km au nord d'Ishdod. Sa troisième passe s'est faite dans une direction sud-nord. Ses canons ont tiré un obus chacun avant de s'enrayer. Les mitrailleuses ont fonctionné correctement. Il a atterri à 20h15.

« Eddie Cohen était en contact radio avec la base. Au retour, il a dit que tout était OK, qu'il apercevait la base et qu'il s'apprêtait à atterrir. Personne ne l'a vu à Tel-Nof et il n'a pas atterri là. Nos hommes à Hatzor (ex-base RAF de Qastina) virent un avion en flammes en train de se poser à 2,5 km d'eux. Deux patrouilles furent immédiatement envoyées, mais les forces égyptiennes arrivèrent les premières sur les lieux. On pense que Cohen a pris Hatzor pour Tel-Nof. »

« *Je n'avais survécu à tous les combats dans le Pacifique que pour commander cette mission.* »

Red Finkel et Syd Antin avec le D-108 à Ma'abarot en août 48. Le D-108 fut le seul exemplaire du premier lot à survivre aux combats de juillet. La carrière des autres dura moins de trois mois.

Eddie Cohen avait été tué. Les distances étaient si courtes – Ishdod n'est qu'à 16 km de Tel-Nof, base située à 11 km au nord-est de Hatzor – et les deux anciennes bases de la RAF d'Aqir et de Qastina se ressemblaient tellement que la confusion de Cohen est compréhensible, surtout dans un avion en feu, probablement atteint par la DCA. Weizman a vu l'avion en feu percuter le sol, mais Lenart ne se souvient plus très bien d'avoir aperçu un éclair.

Ce premier raid a probablement infligé peu de dommages aux Égyptiens. Il fut suivi par des bombardements nocturnes exécutés par des avions légers; un C-46, retournant en Tchécoslovaquie, fut même utilisé pour lancer des bombes sur les troupes égyptiennes qui furent attaquées les jours suivants par la brigade *Givati* et d'autres unités terrestres. Bien que ces attaques n'aient pas été couronnées de succès, elle contribuèrent à stopper l'avance des Égyptiens vers le nord et Tel-Aviv.

Pour Lou Lenart, ce chapitre de l'histoire d'Israël fut la plus grande expérience de sa vie : « *J'étais né pour cette mission-là. Je n'avais survécu à tous les combats dans le Pacifique que pour commander cette mission* ».

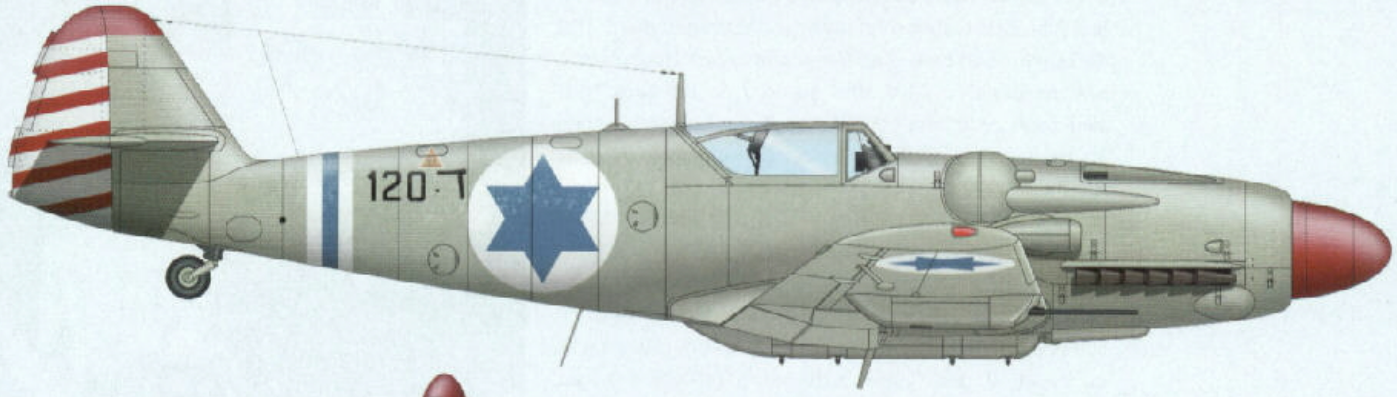
Nouveaux arrivants

Au matin du dimanche 30 mai, les chasseurs furent enfin envoyés en appui des troupes au sol. Au cours de la première sortie, Ezer Weizman et Milton Rubenfeld s'en prirent à une colonne iraquienne à l'est de Netanya, qui menaçait de couper Israël en deux. Le S-199 de Rubenfeld fut endommagé, soit par la DCA, soit par l'explosion de ses propres bombes, et il dut sauter au-dessus d'une plage à l'ouest de Kfar Vitkin. À son atterrissage, le pilote anglophone fut chaudement accueilli par les fermiers du coin qui ne connaissaient pas l'existence des avions de combat israéliens et qui présumaient que Rubenfeld, blessé, était un aviateur ennemi. Weizman rentra avec un pare-brise endommagé à la suite d'une collision avec un oiseau et plusieurs impacts de balles furent également retrouvés dans les ailes de son S-199.

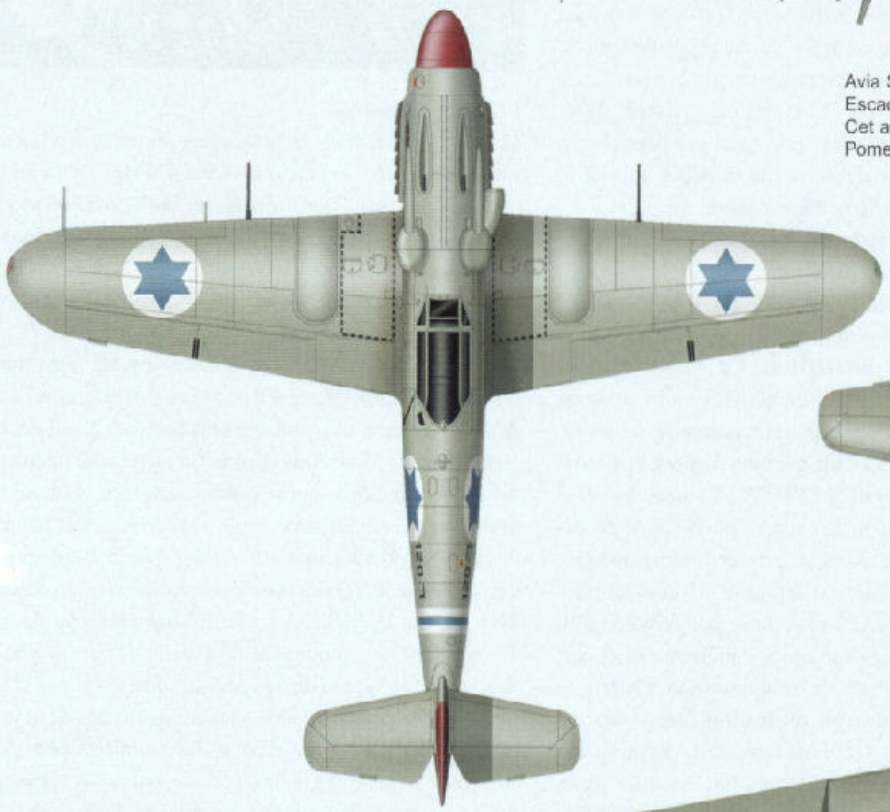
Dans la soirée, Modi Alon escorta un Dragon Rapide pour une mission de bombardement en appui de la 7ème brigade à Latrun. Le lendemain, 31 mai, l'aviation israélienne dut se passer temporairement des services d'Ezer Weizman, qui se fractura le poignet gauche dans un accident de moto. L'escadrille de chasse fut brutalement réduite à... un avion disponible et deux pilotes !

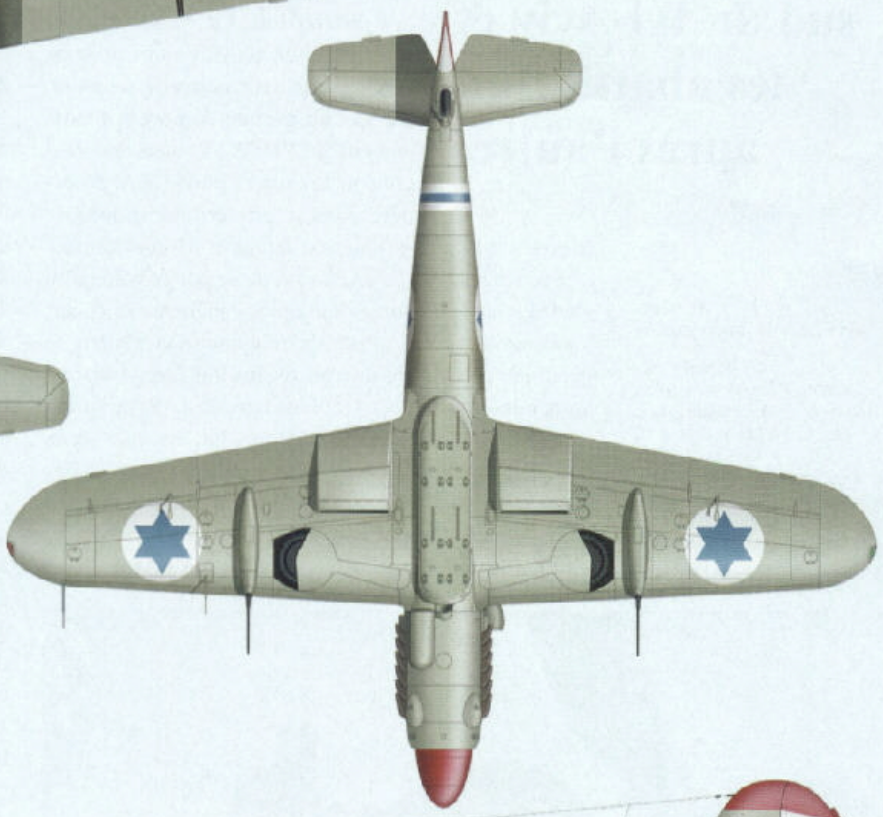
On ne sait pas si les Égyptiens comprirent tout de suite que les S-199 étaient basés à Tel-Nof, mais l'intense activité nocturne de ce terrain ne pouvait pas leur échapper. Au matin du 1er juin, la base aérienne fut l'objet d'une attaque de la part de l'aviation royale égyptienne. Deux

Ezer Weizman à Hertzeliya, prêt à décoller. Né à Tel-Aviv en 1924, Weizman deviendra commandant en chef de l'aviation israélienne avant d'être président de la République en 1993.

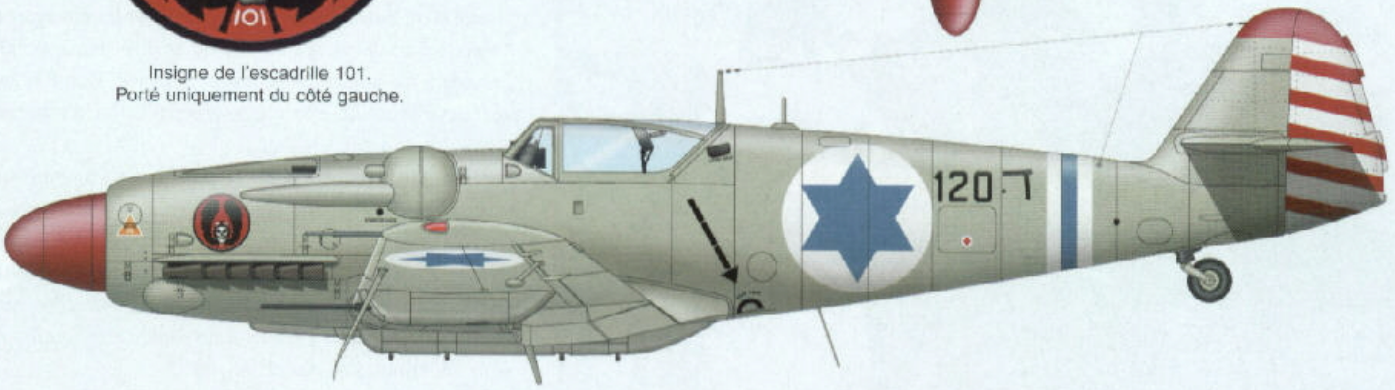


Avia S-199 (D-120)
Escadrille 101
Cet avion sera fortement endommagé par William Pomerantz le 14 septembre 1948 à Hertzeliya.





Insigne de l'escadrille 101.
Porté uniquement du côté gauche.



© P-A. Tilley, 2001.

des S-199 en cours de remontage furent endommagés et, le 2 juin, Ben-Gourion fut informé du transfert des S-199 de Tel-Nof à un nouvel aérodrome installé à Hertzeliya, à une douzaine de kilomètres au nord de Tel-Aviv. Non seulement cette base était inconnue des Égyptiens, mais les orangeraies qui l'entouraient facilitaient le camouflage des S-199 au sol et on espérait que le terrain en herbe permettrait de réduire les risques d'accident liés à la nature aléatoire des décollages et atterrissages à bord des S-199.

Au 27 mai, sept S-199 avaient été transportés en Israël (y compris celui perdu dans l'accident du C-46). Dans la nuit du 29 au 30, deux autres arrivèrent à Tel-Nof, suivi du dixième deux nuits plus tard. Ce ne fut cependant pas le dernier, car une nouvelle commande de 15 S-199 avait été passée à la Tchécoslovaquie. Quatorze furent livrés entre début juillet et début août et le quinzième en novembre.

Modi Alon intercepta deux C-47 égyptiens au sud de Tel-Aviv et les abattit l'un après l'autre.

De nouveaux pilotes arrivèrent aussi. Il est difficile de qualifier leur stage à Ceske Budejovice de transformation, disons plutôt que ces pilotes venus des États-Unis, d'Angleterre et d'Israël furent conviés à une prise de contact avec leur nouvelle monture. Ce second groupe comprenait trois anciens de l'USAAF, bien que seul Gideon Lichtman puisse être considéré comme un véritable pilote de chasse – il avait continué à voler sur P-51 comme officier de réserve de l'USAF avant de se porter volontaire pour rejoindre les forces aériennes israéliennes. Robert Vickman avait été pilote de reconnaissance dans le Pacifique pendant la guerre, théâtre où Stan Andrews avait piloté des B-25. Trois anciens de la RAF furent également transformés : Cyril Horowitz, Maurice Mann et Alexander (Sandy) Jacobs (ce dernier ne dépassa pas le stade de l'OTU où sa formation fut interrompue par la fin des hostilités). Le septième aviateur de ce groupe était David Baron, un ancien de la Fleet Air Arm.

En haut :
Modi Alon dans son bureau.

Ci-dessous :
visite du Premier ministre et ministre de la Défense David Ben-Gourion à Ma'abarot le 10 août 1948.
Il est entouré par Modi Alon (lunettes noires), Chris Magee (avec le bandeau), Syd Cohen (le moustachu) et Giddy Lichtman (à l'extr. g.).

Premières victoires

Les S-199 avaient été achetés dans l'optique d'assurer la supériorité aérienne plus que d'attaquer des cibles au sol, quelle qu'en fusse leur importance. De ce fait, début juin, l'unique S-199 en état de vol fut réservé aux missions de défense aérienne et ce n'est que justice que la chance d'entrer dans l'histoire soit tombée sur un citoyen israélien plutôt que sur un volontaire étranger.

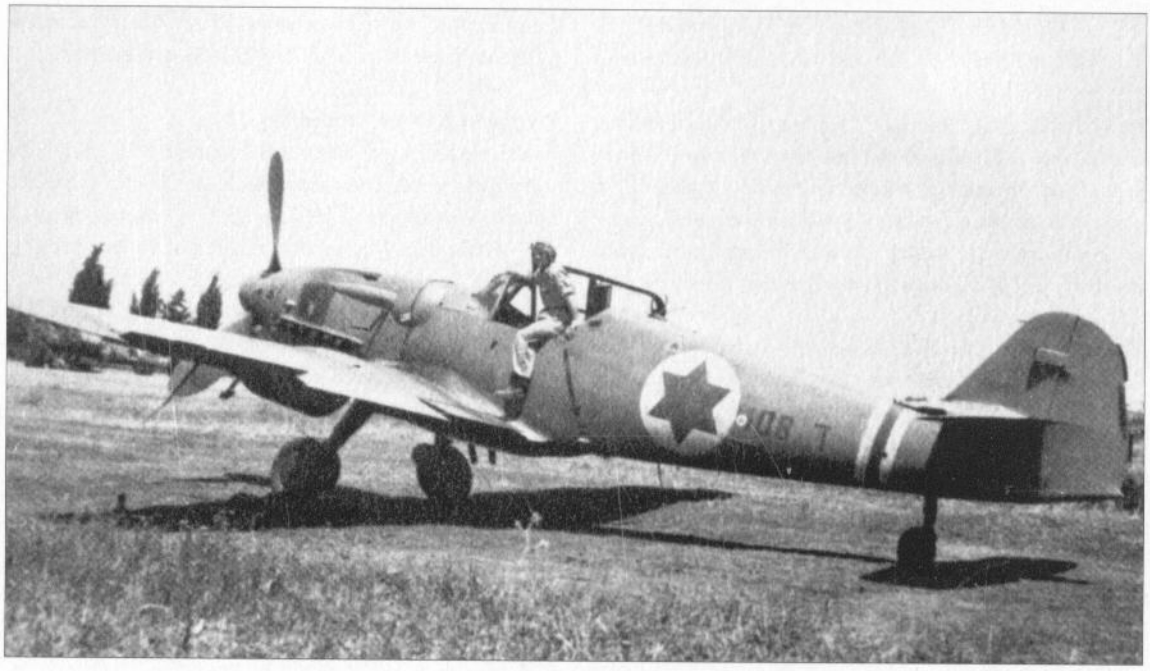
Le 3 juin, vers 11h30, l'aviation royale égyptienne bombarda le GQG Terre à Ramat-Gan, dans les faubourgs de Tel-Aviv, mais ce ne fut que plus tard dans la soirée, vers 19 heures, que Modi Alon décolla sur alerte pour intercepter deux C-47 égyptiens qui se présentaient pour exécuter leur traditionnel bombardement sur Tel-Aviv. Les « bombardiers » égyptiens causaient régulièrement beaucoup de dégâts lors de leurs raids diurnes contre la ville sans défense. Mais, ce jour-là, Modi Alon réussit à intercepter les deux C-47, abattant le premier au-dessus de Jaffe, au sud de Tel-Aviv, et le second un peu plus au sud-est.

Ce furent les deux premières victoires aériennes de la jeune Chel Ha'avir (force aérienne) et les premières portées au compte de sa première unité de chasse, qui fut baptisée escadrille 101 et affectueusement surnommée *Tayeset Ha'Krav Ha'Rishona* (la première escadrille de chasse). Modi Alon, qui n'était pourtant pas le pilote le plus expérimenté, en prit le commandement, bien que Lou Lenart y exerçait des responsabilités très proches. Stan Andrews dessina l'insigne, une tête de mort blanche avec des ailes noires, sur un disque rouge, mais les fameuses bandes de gouvernail rouges et blanches furent adoptées plus tard.

Le 4 juin, les Égyptiens firent une nouvelle tentative pour bombarder Tel-Aviv, mais cette fois par leur marine. Pilote naval, David Baron reçut l'ordre d'attaquer les navires, mais il s'écrasa au décollage à bord du seul S-199 disponible. L'accident fut imputé à une erreur humaine; Baron n'ayant pas relevé la roulette de queue assez tôt, l'avion décrocha aussitôt après avoir pris l'air.

Le 7 juin, deux S-199 étaient disponibles. Ils furent confiés à Mann et Baron pour une couverture de Tel-Aviv qui s'avéra infructueuse. Toutefois, le lendemain, Alon et Lichtman, plus chanceux, interceptèrent quatre Spitfire égyptiens qui s'apprêtaient à effectuer un bombardement en piqué sur la capitale. Lichtman revendiqua un Spitfire, qui piqua en flammes au sud de la ville :

« *Nous n'avions pas de radio et nous étions convenus que si l'un d'entre nous apercevait un avion, il décrirait un cercle*



Le S-199 D-108 à Ma'abarot d'où l'escadrille 101 opéra entre juillet et août 1948.
Cet appareil fut le premier à recevoir l'insigne de l'escadrille sur le côté gauche du capot. Accidenté et réparé, il effectua le dernier vol connu d'un S-199 israëlien le 26 décembre 1948.

avec son doigt et le pointrait ensuite dans la direction de l'avion ennemi. Il faisait très chaud ce jour-là, avec une épaisse brume de poussière ou de sable. Nous avons décollé et tout de suite Modi a grimpé très sec dans une manœuvre difficile à suivre pour son ailier – c'est-à-dire, moi. Mais Modi a continué à grimper dans le soleil. J'ai essayé de lui faire signe pour qu'il grimpe moins à la verticale, mais en vain. Le curieux poste de pilotage allemand devint extrêmement chaud, mes yeux pleuraient à cause de notre montée dans le soleil, ma combinaison était trempée... Après peut-être dix minutes, nous étions à 5 000 pieds. J'ai aperçu Tel-Aviv au loin... Tout à coup, j'ai vu que Modi balançait ses ailes et j'ai essayé de m'en rapprocher pour comprendre ce qui se passait. Malgré mes yeux embués, j'ai vu Modi qui décrivait un cercle avec son doigt qu'il pointa ensuite devant et vers le bas. Pas de doute, c'étaient quatre Spitfire égyptiens en formation plutôt serrée qui volaient vers Tel-Aviv. Maintenant pour pouvoir tirer, il faut armer ses canons. Je ne parvenais pas à trouver les bons boutons sur un tableau de bord qui ne m'était pas familier; je n'avais eu que 35 mn d'instruction sur la machine et aucune explication sur l'emplacement des boutons. Modi a ouvert sa verrière et j'en fis autant en le suivant à l'attaque. Tandis que l'on se ruait sur les avions ennemis, je cherchais les deux interrupteurs tout en essayant de garder le contact avec Modi et avec les avions ennemis. J'ai aperçu une fumée dégagée par les mitrailleuses de Modi, mais je n'ai pas tiré. J'ai trouvé le second interrupteur quand nous sommes passés au-dessus des Spit. Modi a poursuivi en grimpant dans la brume et a disparu et je ne l'ai pas revu pendant le reste du vol. J'ai tiré sur le manche pour faire croire que je tournais sur ma gauche et j'ai à peine aperçu un Spit qui se dirigeait vers le sud le long de la côte. La manette des gaz était à fond et je ne gagnais que progressivement sur lui. Je savais que j'allais friser la panne sèche. L'Égyptien a entamé une série de renversements, de piqué et de virages et d'autres étranges manœuvres pour m'éviter. Mon carburant ne me laissait que peu de temps. Je me suis positionné facilement derrière son c..., j'ai tiré plusieurs rafales et j'ai vu des morceaux se détacher de son avion. J'ai jeté un œil à ma jauge, elle indiquait zéro. Le Spit piquait vers le sol en continuant à perdre des morceaux. Je ne suis pas certain si des deux terrains, c'était Tel-Nof que j'ai repéré, j'ai coupé les gaz pour économiser le peu de carburant qu'il me restait et des deux pistes qui s'offraient à moi, j'ai choisi celle qui me paraissait la plus familière. J'ai atterri, roulé jusqu'à l'arrêt. Il ne me restait plus une goutte. Après l'atterrissage, j'ai retrouvé Eizer et Modi. Ils m'ont interrogé tous les deux. De toute évidence, quelques Israéliens au sol avaient confirmé la victoire ».

« Je n'avais eu que 35 mn d'instruction et je ne savais pas où se trouvaient les boutons pour armer les mitrailleuses. »

La trève

Ce fut le dernier exploit du S-199 au cours de cette première partie de la guerre israëlo-arabe de 1948, car l'ONU ordonna une trève avec effet au 11 juin à minuit. Pendant cette trève qui dura 28 jours, l'escadrille 101 se déplaça de Tel-Nof à Hertzeliya, tandis que l'unité de maintenance centrale (UMC) de la Chel Ha'Avir, responsable du remontage des S-199, forma un détachement sur une piste près du kibboutz de Ma'abarot, à environ 50 km au nord de Tel-Aviv, où l'assemblage et la maintenance des S-199 furent transférés. La trève permit à l'escadrille 101 de toucher de nouveaux S-199, même si le premier décollage depuis Hertzeliya s'acheva par un accident (le D-106 fut probablement détruit, mais Lichtman en sortit en indemne).

L'escadrille toucha également de nouveaux pilotes qui venaient de terminer leur stage à Ceske Budejovice, parmi lesquels se trouvaient trois anciens de l'USAAF

(Syd Antin, Aaron Finkel et Bill Pomerantz), un de l'US Navy (Leon Frankel) et deux de la SAAF (Lionel Bloch et Arnold Ruch).

Aaron Finkel avait commencé à se poser quelques questions à propos du S-199 quand son instructeur tchèque lui avait suggéré de faire atterrir la bête comme s'il s'agissait d'un avion de transport. « *Un jour j'ai tenté un tonneau barriqué et ce fut la seule et unique fois que j'ai tenté cette figure acrobatique. Quoi d'autre ajouter à propos de ses qualités de vol ?* »

Deux autres ex-pilotes de la SAAF (Syd Cohen et Les Shagam) arrivèrent directement d'Afrique du Sud et furent aussitôt envoyés en Tchécoslovaquie pour y être transformés, en compagnie de trois anciens de l'USAAF (Rudy Augarten, Al Freeman et Chris Magee). Ces nouveaux pilotes arrivèrent en Israël fin juin et début juillet, mais malgré la trêve, leur stage se résumait toujours à un « amphi-cabine » et quelques rares heures de vol destinées à leur faire croire qu'ils maîtrisaient le « mulet ».

Les combats reprirent le 9 juillet 1948. Bien que disposant alors de 14 S-199, dont 10 disponibles, l'escadrille 101 était dans l'incapacité d'en envoyer plus de trois à la fois pour des missions de guerre au cours des dix jours qui suivirent.

Ci-dessous : debriefing à Hertzeliya au retour d'une mission entre Ezer Weizman, Maurice Mann, Syd Antin et l'officier de renseignement de l'escadrille, Dave Caroll.

En bas : Augarten, Horowitz, Finkel, Mann, Nomis et Lichter sur la « jeep d'alerte » à Ma'abarot.

Premières pertes à l'ennemi

Pour l'ouverture de cette seconde partie de la guerre de 1948, commencée à l'aube du 9 juillet, la Chel Ha'avir espérait envoyer quatre S-199 attaquer la base égyptienne d'El-Arish, mais l'escadrille 101 ne put en envoyer que trois, le quatrième s'étant écrasé au décollage (Stan Andrews ne fut que légèrement blessé). Lou Lenart, qui commanda la mission, se souvient :

« *Je voulais me payer El-Arish. J'ai décollé et puis j'ai dû tourner en rond parce que mon n° 2, qui était Andrews, a fait un soleil en décollant et j'ai continué à orbiter pendant que les villageois lui portaient secours* [le rapport officiel mentionne que Lenart a décollé à 06h30, qu'Andrews s'est écrasé à 06h35 et que Pomerantz a décollé à 06h35. Lenart a atterri à 07h35 et Pomerantz à 07h36]. *Pomerantz et Vickman ont décollé et nous sommes partis. Je voulais voler bas et au large des côtes pour plusieurs raisons : nous n'avions pas de cartes détaillées... J'ai regardé ma montre et nous avons survolé Gaza... et j'ai commencé à suer... nous ne pourrions pas y arriver* [Lenart n'avait pas assez d'essence pour accomplir la mission] *et il me fallait prendre une grave décision. Je n'avais pas de radio et j'ai noté une grande activité dans le port de Gaza, alors j'ai viré vers l'intérieur des terres et ils* [Pomerantz et Vickman] *se trouvaient sur ma droite. J'ai toujours pensé à voler très bas et très vite et j'ai piqué pour attaquer. Vickman a dû passer au-dessus de moi et il a tiré sur sa propre hélice. Il était très grand... et je crois qu'il a réussi un atterrissage sur le ventre. Le compte rendu* [probablement un compte rendu des services secrets israéliens] *mentionne qu'il avait été blessé au dos, il était si grand qu'il n'utilisait pas de coussin sous son parachute. De toute évidence, ils* [les Égyptiens] *l'ont tué* ».

Seulement deux S-199 regagnèrent Hertzeliya et Vickman fut porté disparu. Un commandant égyptien déclara que le pilote israélien était tombé en Méditerranée après avoir attaqué un Lysander entre Le Caire et El-Arish. Mais, il semble que Vickman ne soit jamais parvenu à la hauteur d'El-Arish et Lenart, bien qu'il n'ait pas vu Vickman s'écraser, réfuta totalement cette allégation. Sa disparition fut durement ressentie par ses meilleurs amis, Andrews et Baron, qui demandèrent à quitter l'escadrille, tout comme Lou Lenart. Celui-ci fut affecté au QG Air pour organiser la coopération avec l'armée de Terre et Modi Alon assuma seul le commandement de l'escadrille 101.

L'aviation royale égyptienne répondit par une série de raids massifs les 9 et 10 juillet. Le premier jour, elle revendiqua une attaque de Hertzeliya, où ses Spitfire auraient endommagé cinq S-199; en fait, elle n'attaqua jamais la base de l'escadrille 101 et celle-ci n'eut pas même à déplorer une éraflure à ses S-199. Par contre, les S-199 se révélèrent incapables d'empêcher les raids sur Tel-Aviv, même si Les Shagam décolla sur alerte le 10 juillet à bord du D-108 pour intercepter, sans grand succès, des avions égyptiens au-dessus de la capitale.

Parmi les défenseurs de Tel-Aviv se trouvait Aaron Finkel, qui venait juste d'arriver de Tchécoslovaquie après avoir passé quelques jours dans la prison de Trévise (Italie), où il avait dû poser son C-46 en raison d'ennuis techniques. À

son arrivée à l'escadrille 101, Finkel fut mis en état d'alerte comme ailier de Lichtman :

« *L'alerte a été donnée :* Gypos sur Tel-Aviv. *Mes mécanos ont lancé le moteur :* contact. *J'ai tiré sur le démarreur et la manette m'est restée dans la main ! Franchement, c'était miraculeux que le Mes* [S-199] *puisse décoller, surtout si l'on considère les qualités de l'appareil et l'inexpérience des mécaniciens à cette époque* ».

Le 10 juillet, un autre S-199 fut perdu en combat au cours d'une patrouille offensive au-dessus du front syrien commandée à Maurice Mann et Lionel Bloch. Les deux chasseurs israéliens se retrouvèrent séparés en engageant deux Harvard syriens. Si Maurice Mann réussit à descendre son adversaire assez rapidement, il semble que Bloch poursuivit le sien trop en profondeur en territoire syrien dont il ne revint jamais. Bloch fut porté disparu. L'épave de son S-199 fut retrouvée par les Syriens près de Qunaytra et l'armée de l'Air syrienne déclara qu'il avait été abattu par le mitrailleur arrière du Harvard. Cette revendication devait être vérifiée par les Israéliens eux-mêmes quand, quelques jours plus tard, un autre Harvard fut descendu par la DCA israélienne. Le carnet de vol du mitrailleur arrière, retrouvé dans l'épave, portait en effet la mention de la victoire contre le S-199 de Bloch. Le fait que Bloch fut seulement porté disparu reste mystérieux. Ce n'est qu'en 1994 que la Chel Ha'Avir admit publiquement que le corps de Bloch avait été rendu par la Syrie en 1949, mais il avait été alors enterré en Israël comme soldat inconnu. Ce curieux incident s'acheva sur des funérailles avec honneurs militaires le 22 juillet 1994.

Les premières pertes en combat renforcèrent la suspicion des pilotes à propos de leurs montures. Ils se disaient que si Vickman, qui mesurait 1,87 m, avait voulu sauter en parachute, il n'avait pas pu s'extraire de l'habitacle étroit du S-199. Quant à Bloch, ses camarades se demandaient plutôt s'il n'avait pas tiré sur sa propre hélice, une péripétie que Syd Cohen allait connaître dès sa première sortie de guerre le 12 juillet. Accompagnant Shagam comme ailier pour une couverture du front syrien, Cohen tira une courte rafale pour vérifier le fonctionnnement de ses mitrailleuses, mais à cause d'un défaut dans le système de synchronisation, une balle traversa une pale de l'hélice. Il eut la chance de pouvoir regagner Hertzeliya, mais le QG Air demanda que les pilotes essaient leurs armes tout de suite après le décollage à une altitude de sécurité (300 m).

Nouvelle trève

Le 16 juillet, quatre pilotes décollèrent sur alerte pour intercepter des avions non identifiés. Aucun ne put entrer en contact avec les hostiles, mais Pomerantz, à bord du D-111, signala l'épave incendiée d'un C-47 sur la côte, probablement l'une des victimes d'Alon. Quelques patrouilles infructueuses furent montées le 17 et le lendemain, l'escadrille 101 effectua deux missions. Ruch (D-108) et Freeman (D-114) escortèrent les B-17 de l'escadrille 69 au-dessus de Majdal, tandis que Modi Alon, Rudy Augarten et Syd Antin attaquèrent des blindés égyptiens au sud de Bir Asluj' dans le Négev. Sur le chemin du retour, les trois pilotes croisèrent deux Spitfire égyptiens. Augarten les attaqua immédiatement mais comme il avait épuisé toutes ses munitions dans l'attaque des blindés, il laissa la place à Modi Alon qui revendiqua sa troisième victoire personnelle. Rudy Augarten en a gardé le souvenir :

« *On m'avait dit que la trève devait prendre effet le 18 juillet à 6 heures du soir et c'était la première chance de voler qui m'était offerte depuis mon arrivée en Israël. Modi Alon, Syd Antin et moi-même étions les trois désignés pour voler. Modi a décollé d'abord, suivi de Syd Antin et j'ai décollé ensuite. J'avais oublié la compensation lors de la préparation du vol et quand j'ai mis les gaz, l'avion a commencé à se soulever du sol et j'ai dû pousser de toutes mes forces sur le manche*

Lionel Bloch fut porté disparu après avoir été abattu par le mitrailleur arrière d'un Harvard syrien.

Le S-199 D-107 à Tel-Nof pendant la première trève, juste avant le transfert de l'escadrille 101 à Hertzeliya.
C'est vraisemblablement à bord de cet appareil que Lionel Bloch a trouvé la mort.
On note la lettre « D » (affectée aux chasseurs) en alphabet hébreu sur l'arrière du fuselage

pour le maintenir plaqué au sol tant que je n'avais pas atteint la vitesse de décollage. Il commençait à virer, mais j'ai réussi à prendre l'air pour mon premier vol. Nous nous sommes dirigés sur Bir Asluj' où nous étions censés attaquer des Égyptiens qui encerclaient Bir Asluj'. Nous les avons attaqués et je savais que la trêve allait commencer avant même mon retour. Sur le chemin de la base, nous volions tous les trois [Modi devant, Augarten sur sa gauche et Antin sur sa droite] *et Syd Antin a dit :* «Eh ! Rudy, il y a quelque chose sur ta gauche», *alors j'ai regardé et j'ai vu deux avions. J'étais derrière eux et j'ai pu me placer juste dans leur sillage, je me suis approché très près, pas plus de cent mètres, et je pouvais distinguer les cocardes égyptiennes, alors j'ai allumé mon collimateur. J'ai pressé la détente et* «Bon sang ! je n'ai plus de munitions», *alors j'ai ralenti et Modi Alon est arrivé et a descendu l'avion. Je l'ai vu tomber, je pense qu'il s'est écrasé et l'autre s'est enfui, alors on est rentré. Modi s'est posé et est sorti de la piste, Syd Antin s'est posé et a terminé sur le nez. J'ai tourné en rond le temps de dégager la piste. OK, je suis arrivé pour me poser. Nous atterrissions d'est en ouest et vers 18h30 le soleil était juste dans l'axe de la piste et j'ai pensé que le problème était là. Je suis remonté, il n'y avait pas beaucoup de vent, alors je me suis posé dans l'autre sens. Pas de problème !* »

Modi Alon est arrivé et a descendu le Spitfire égyptien – sa troisième victoire !

La deuxième trêve imposée par l'ONU permit à l'escadrille 101 de se réorganiser. Fin juillet, elle s'installa temporairement sur le terrain de l'UMC, à Ma'abarot, pendant que la piste de Hertzeliya était en cours de réfection. Aaron Finkel témoigne : « *L'état de la piste de Hertzeliya était épouvantable. Je crois que nous avons eu beaucoup moins d'accidents à Tokio* [nom de code de Ma'abarot] *parce que la piste était en bien meilleur état.* »

Le 15 août fut une journée exceptionnellement chargée pour l'escadrille 101 qui réalisa dix sorties. Huit d'entre elles furent effectuées dans le cadre d'une recherche du Fairchild Argus qui avait été abattu par un Spitfire égyptien la veille et qui n'avait pas encore été localisé. La mission du matin ne comportait pas moins de quatre S-199 – un record, pilotés par Mann (D-120), Flint (D-122), Antin (D-115) et Frankel (D-108).

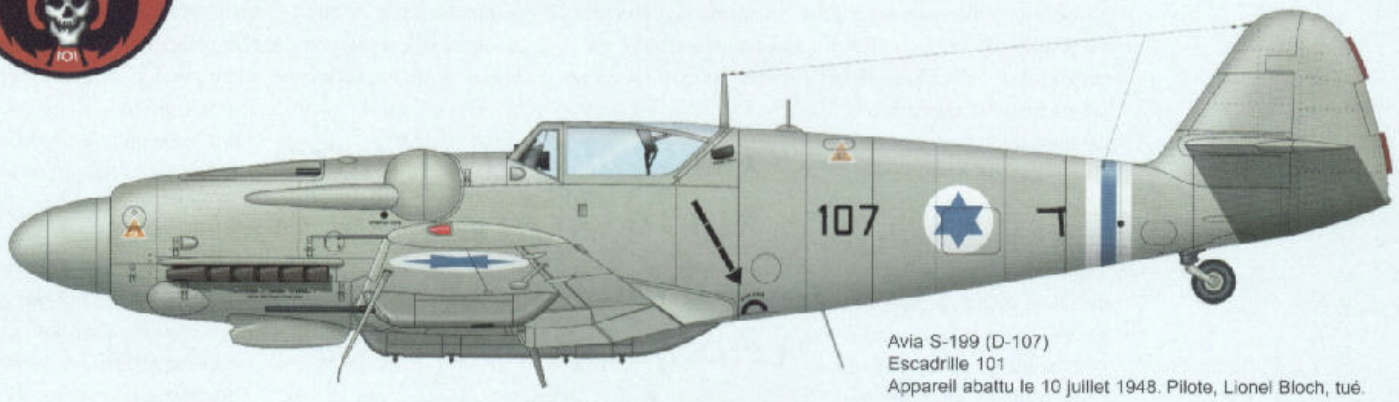
Divisée en deux sections, le A *Flight* étant commandé par Maurice Mann et le B *Flight* par Syd Cohen, l'escadrille poursuivit ses activités de manière régulière. Celles-ci étaient de trois natures : des patrouilles offensives au-dessus du territoire ennemi, des tentatives infructueuses d'interception d'un Mosquito PR.34 de la RAF et des missions de reconnaissance menées par le S-199 D-119 qui avait été bricolé en appareil de reconnaissance-photo. La plupart de ces dernières étaient réalisées sans escorte, comme le rapporte Leon Frankel :

« *La majorité de mes missions consistait en patrouilles ou en sorties de reconnaissance. Dave Caroll* [l'officier de renseignement] *aimait bien ma manière de travailler, de sorte qu'à chaque fois qu'il fallait exécuter une mission de reconnaissance, il faisait appel à moi. Certains types refusaient ce genre de missions... ce n'était pas pareil que quand vous aviez une escorte avec vous qui vous permettait de vous concentrer sur votre job. Il fallait faire le boulot et puis regarder tout autour, tout en maintenant un cap stable pour qu'ils aient de bonnes photos. Apparemment, mes photos étaient bonnes puisque quand ils avaient besoin d'une reco, c'était moi que Dave appelait.* »

Harry Axelrod, l'officier mécanicien de l'escadrille 101, dans sa jeep devant le S-199 D-123 à Ma'abarot.
« *Un type incroyable que cet Harry Axelrod. C'était un vrai colosse et il a perdu plus de 50 kg à s'échiner à maintenir ces foutus 109 en état de marche. Je n'ai jamais compris comment il y est parvenu* », a dit de lui Leon Frankel.

Graves problèmes techniques

Le 1er août, un rapport transmis à Ben-Gourion faisait état de 21 S-199 livrés, dont 8 étaient opérationnels, 3 en cours de montage et 2 en réparations. On ignore, toutefois, quel statut avaient les 8 autres et on peut penser qu'ils avaient été rayés des contrôles. Un autre rapport arriva également sur le bureau de Ben-Gourion à propos d'une enquête conduite par les Tchèques à la suite des plaintes israéliennes concernant la qualité des S-199. L'enquête, qui n'avait trouvé aucun



Avia S-199 (D-107)
Escadrille 101
Appareil abattu le 10 juillet 1948. Pilote, Lionel Bloch, tué.

Avia S-199 (D-108)
Escadrille 101
Accidenté le 21 août 1948 par Mitchell Flint.
A effectué la dernière mission de guerre connue d'un S-199 le 26 décembre 1948.

Avia S-199 (D-123)
Escadrille 101
Représenté ici dans sa livrée initiale.

Avia S-199 (D-123)
Escadrille 101
Représenté ici avec le nouveau schéma de camouflage deux tons sur le dessus et *Mediterranean Blue* dessous.

© P-A. Tilley, 2001.

défaut aux S-199, rejetait la faute sur le manque d'expérience des pilotes israéliens et suggérait qu'ils soient envoyés en Tchécoslovaquie pour une instruction complète. Le résultat de cette enquête fut assez mal accueilli par le personnel de l'escadrille 101 et eut pour conséquence l'envoi de rapports extrêmement détaillés de la part de l'officier mécanicien, Harry Axelrod, dans lesquels il accusait ouvertement les Tchèques d'avoir monté des pièces d'occasion dans des avions qu'ils avaient vendus pour neufs. Le 16 septembre, Modi Allon fit un vol d'essai à bord du D-118 qui, à deux reprises, avait connu un pompage du moteur au-dessus de 2 000 mètres. Il connut la même mésaventure, ainsi que des vibrations, à 3 200 mètres. À l'inspection, on découvrit que le cache de protection du rotor du compresseur était fendu et que l'huile fuyait par le rotor. Axelrod retrouva de gros morceaux d'aluminium provenant du disque situé derrière le rotor. Le jeu excessif dans l'arbre du rotor prouvait que ses roulements étaient usés. L'huile était pleine de morceaux de métal.

La conclusion d'Axelrod fut nette : « *Toutes ces découvertes indiquent une panne du moteur, nécessitant son changement. Compte-tenu du fait que le temps de vol de la cellule et du moteur est de 9.10 heures, je suis d'avis que la cause de cette panne provient soit d'une défaillance matérielle soit d'une fausse déclaration de la part des vendeurs de ce moteur. Je fais cette constatation parce que mon expérience m'a appris que si ce type de panne n'est pas rare dans un moteur aéro, elle ne survient que lorsque le moteur a tourné au moins 200 heures* ».

De même, le 18 septembre, un pilote dut faire demi-tour à bord du D-114 parce que le train n'avait pas voulu rentrer complètement. Un test au sol montra que le train rentrait bien complètement, mais très lentement. Quand le test fut repris avec un homme pendu à chaque roue pour représenter la charge aérodynamique, le train resta à demi-sorti. L'examen de la pompe hydraulique révéla un jeu excessif dans son piston principal et quand la pompe fut entièrement démontée, on trouva des engrenages usés et desserrés. Le remplacement de la pompe résolut le problème, mais la même panne se produisit dans quatre autres S-199. Les commentaires d'Axelrod furent plutôt amers : « *Aucun des avions dont il a fallu changer les pompes n'avait plus de 24 heures de vol et l'un n'avait même que 8.30 heures. D'après mon expérience, et c'est un fait reconnu, la vie d'une pompe de ce type est de l'ordre de 200 à 300 heures et, parce que la pompe n'avait aucun défaut, mais seulement une usure, je pense que ces pompes avaient déjà environ 150 heures de fonctionnement avant d'être montées dans ces avions. Nous sommes clairement en présence d'un autre cas de montage de pièces d'occasion à la place de pièces neuves. Je veux aussi signaler que nous avons trouvé de nombreuses pièces du moteur portant deux ou trois marques d'inspection. Bien que ces pièces semblent en bon état, chaque marque d'inspection dénote un minimum de 200 heures. La conclusion est facile à tirer.* »

« On se plaçait à l'autre bout de la piste et on prenait les paris sur ceux qui allaient casser du bois ou atterrir normalement. »

L'accident du D-124/1907 piloté par Waine Peake, à Hatzor le 15 décembre 1948. On se demande encore comment Peake a pu en sortir indemne. Pilote très expérimenté avec plus de 1 200 heures de vol sur plusieurs types de chasseurs américains, il a cassé du bois dès son deuxième vol sur le « mulet ».

L'épisode du Rapide arabe rouge

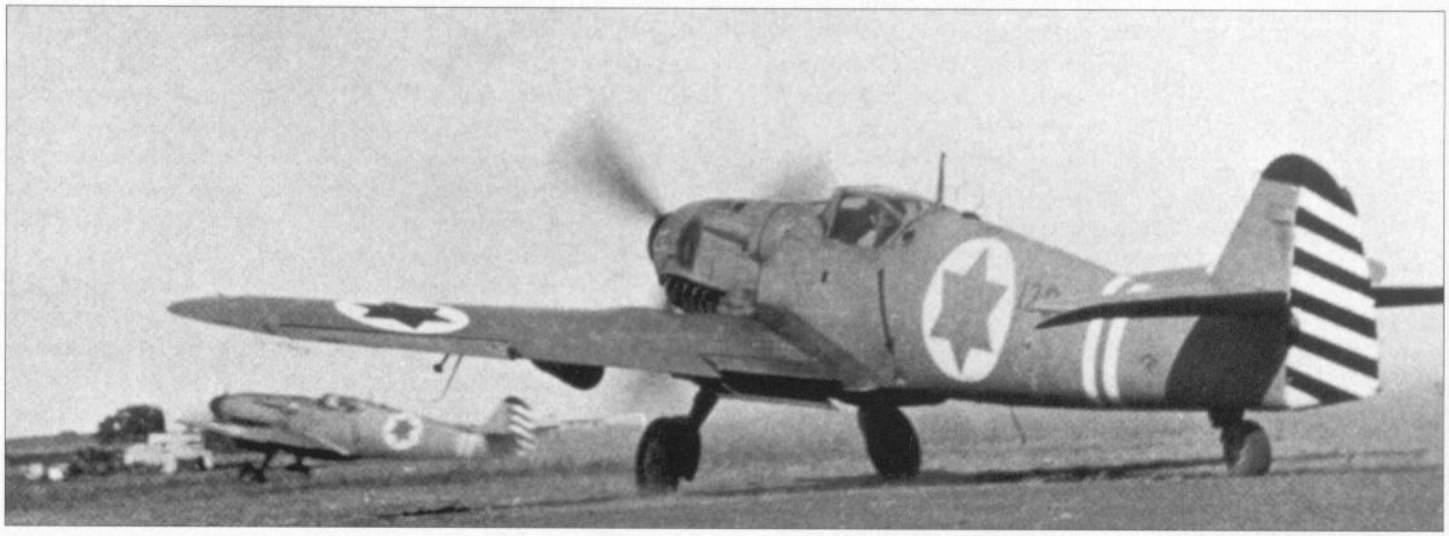
À cette même époque, l'escadrille 101 commença à recevoir ses premiers Spitfire et P-51 et les heures du S-199, bien qu'il soit encore le chasseur le plus nombreux en service, étaient comptées. Le 17 septembre, 13 étaient présents, dont 9 opérationnels et 4 considérés comme « en réparation ou en cours de remontage ». Toutefois, leur disponibilité était particulièrement faible et à aucun moment plus de quatre ne purent être engagés en même temps. La plupart des S-199 furent rayés des contrôles à la suite d'accidents au décollage ou à l'atterrissage et la trêve ne concerna pas le taux d'attrition. Le 6 septembre, Leo Nomis posa sur le ventre le D-121, qui fut fortement endommagé mais considéré comme réparable; le 8 septembre, Sandy Jacobs détruisit le D-155 à l'atterrissage; le 14 septembre, Bill Pomerantz retourna le D-120, qui fut réparé et le 16 septembre, Cyril Horowitz s'écrasa au décollage avec le D-122 – son second accident personnel. Aaron Finkel fut l'un des rares pilotes à ne pas connaître une telle mésaventure : « *C'était devenu un jeu pour nous. On se plaçait à l'autre bout de la piste et on prenait les paris sur ceux qui allaient casser du bois ou atterrir normalement.* »

L'accident dont fut victime Leo Nomis est très révélateur. Revenant à Hetzeliya d'une longue patrouille solitaire à bord du D-121, il abaissa son train. Le demi-train droit se verrouilla en position basse, mais le demi-train gauche refusa de se déplier totalement. Avec seulement dix minutes de carburant, Nomis tenta tout ce qu'il pouvait pour remédier à cette situation. En vain; le train refusait ou de sortir ou de rentrer totalement. N'ayant pas assez de carburant pour monter à une altitude lui permettant de sauter, il n'eut d'autre ressource que de tenter un atterrissage dans ces conditions. Par chance, la jambe gauche céda lorsque l'aile opposée toucha le sol et la machine glissa sur le ventre avant de s'arrêter.

La trève ne fut pas sans incident. Le 23 septembre, Lichtman à bord du D-118 abattit le Dragon Rapide civil (TJ-AAQ) de la compagnie jordanienne Arab Airways alors qu'ils survolait la Galilée israélienne. Le Rapide s'écrasa en territoire jordanien, tuant trois des ses passagers parmi lesquels deux correspondants de guerre anglais; le pilote anglais et deux passagers survécurent au crash. Giddy Lichtman raconte la manière dont les choses se sont passées :

« *Pendant les périodes de trève, on s'ennuyait ferme. Ezer s'aperçut que nous, les pilotes, on ne voyait Israël que d'en haut. Il décida de nous montrer le pays depuis le sol. Ezer nous emmena pour un petit voyage vers le nord. L'une de nos plus agréables visites fut à une petite garnison près de Safad, en haut d'une colline. Il semble que le commandant de cette garnison était un bon ami d'Ezer, nous avons été traités comme des rois. On a passé du bon temps, à manger et à boire. Au cours de la bamboche, l'ami d'Ezer lui fit remarquer que l'aviation ne parvenait même pas à se débarrasser d'un Rapide arabe rouge qui survolait constamment la Galilée. On a passé le reste de la nuit à boire et à rigoler. Le lendemain matin, nous étions de retour à Hertzeliya.*

« *Quelques jours plus tard, on m'a dit d'essayer un Me en vol. Le problème avec cet avion était que le train sortait sans arrêt et que parfois, une roue sortait, mais l'autre restait coincée. Les mécanos avaient travaillé sur le Me et ils m'avaient affirmé que le problème avait été résolu. Harry Axelrod, notre chef mécanicien, m'a assuré que quand l'avion avait été placé sur des tréteaux, les deux roues étaient sorties sans histoire. Il me fallait m'en assurer en vol. J'ai décollé dans l'après-midi, tourné en rond au-dessus de notre base à environ 1 000 pieds. J'ai abaissé la manette du train et une lampe m'a signalé que le train n'était pas entièrement descendu ni verrouillé. J'ai survolé le terrain en effectuant de violentes manœuvres pour tenter de décoincer le train, mais en pure perte. Peut-être que la lampe ne fonctionnait pas correctement, ai-je pensé, et je suis passé au-dessus de la piste, très bas et très lentement, et les mécanos m'ont fait des signes avec les mains et les bras que le train n'était pas complètement sorti. J'ai compris qu'il me fallait tenter un atterrissage sur le ventre. Je devais brûler le plus d'essence possible pour minimiser les risques d'explosion. Et pourquoi ne pas voler jusqu'à la garnison de l'ami d'Ezer, histoire de leur faire un petit coucou ? J'ai mis les gaz à fond, de manière à brûler le plus de carburant possible en un minimum de temps, en préparation de mon atterrissage forcé. Je m'inquiétais du fait qu'une seule roue puisse être à demi-sortie, ce qui aurait présenté beaucoup plus de danger. Je suis arrivé au-dessus du poste près de Safad à la hauteur des arbres, j'ai exécuté un ou deux tonneaux en radada, j'ai encore fait quelques passages et j'ai grimpé à fond vers le ciel et à ma grande surprise, droit devant moi à environ 3 000 pieds au-dessus, j'ai aperçu le Rapide arabe rouge. Quelques instants plus tard, je volais en formation serrée avec le Rapide, je n'étais guère à plus de trois mètres du pilote. Je lui ai montré du doigt la direction que je voulais qu'il prenne. Je voulais le faire atterrir sur notre base. J'ai remarqué que le Rapide avait des passagers à son bord. Le pilote du Rapide a viré dans la direction que je lui avais indiquée, vers le sud-ouest. Il m'était impossible de maintenir une vitesse aussi faible que le Rapide, même avec le train à demi-sorti, parce que je pensais que mes roues n'étaient qu'à demi-sorties. J'ai accéléré et commencé à tourner autour du Rapide. Tout de suite, le pilote du Rapide a modifié son cap vers l'ouest. J'ai compris que le pilote tentait de se diriger vers la Jordanie ou la Syrie. J'ai terminé mon cercle et je me suis remis en formation avec le Rapide, abaissant mes volets et tentant à nouveau d'abaisser mon train complètement, tout en réduisant les gaz au minimum. Cette fois, le train s'est verrouillé en position basse et la lampe s'est éteinte. Le pilote du Rapide avait certainement compris que je voulais qu'il atterrisse. J'ai rentré le train et il est entièrement rentré. J'ai regardé le pilote et lui ai montré le sol avec mon pouce, il a hoché la tête et viré dans la direction que je lui avais montrée. J'ai recommencé à tourner autour, mais ce con a désobéi et a viré vers l'ouest. J'ai coupé mon virage pour me remettre en formation une fois de plus, j'ai carrément coupé les gaz, au bord du décrochage. J'ai perdu de l'altitude en le suivant des yeux, il se dirigeait vers l'ouest en descente pour augmenter sa vitesse. Je suis remonté derrière lui, armé mes mitrailleuses et tiré une rafale devant lui. Il a remis son avion dans la direction que je souhaitais. J'ai effectué*



Le S-199 D-120 à Ma'abarot. On note les bandes rouges et blanches sur le gouvernail.
Le dernier vol connu de cet appareil se situe le 22 décembre 1948, lorsque Syd Cohen escorta des AT-6 pour un bombardement en piqué sur Khan Yunes.

« J'ai montré au pilote du Rapide la direction qu'il devait prendre pour atterrir sur notre base. »

quelques manœuvres pour rester à son contact. Il a brutalement viré vers l'est, j'ai tourné encore une fois autour de lui, abaissé et relevé mon train et mes volets. Je me suis placé derrière son cul, j'ai visé et tiré une courte rafale et son avion est devenu une boule de feu. Ce pilote était un con, il s'est écrasé en territoire arabe ».

La mort de Modi Alon

Quatre jours plus tard, Nomis et Jacobs furent envoyés au devant des premiers Spitfire arrivant directement de Tchécoslovaquie pour les escorter, mais les Spitfire se présentèrent une demi-heure plus tôt que prévu. L'escadrille 101 n'avait pas été informée du changement d'horaire et les S-199 reçurent l'ordre de rentrer.

Bill Pomerantz connut son second accident le 8 octobre, quand il détruisit le D-119 à l'atterrissage.

Modi Alon (ci-dessus), dont Leon Frankel a dit de lui : «*J'ai toujours pensé que si Modi avait survécu à la guerre, il serait devenu Premier ministre. Il fallait voir la façon dont il faisait marcher un bande d'abrutis venus de quatorze pays différents et de je ne sais combien de forces aériennes, où le tout le monde voulait commander tout le monde. Comment il gardait la tête froide et s'ingéniait à faire ramer dans la même direction cette bande d'indisciplinés. C'était un type exceptionnel.* »

Syd Cohen (ci-contre) prend le commandement de l'escadrille 101, le 3 novembre 1948.

Au lieu de permettre à l'escadrille 101 d'augmenter la disponibilité de ses appareils, la trêve ne fit qu'augmenter le taux d'attrition du S-199. Le 15 octobre, la veille de la reprise des combats, l'escadrille 101 disposait en théorie de 8 S-199 (D-108, 113, 114, 117, 118, 120, 121 et 123) et de 4 Spitfire. Ces derniers volaient en priorité, les S-199 ne contribuant que très modestement à l'opération « Yoav » qui, en une semaine, dégagea les troupes encerclées dans le Néguev et repoussa l'armée égyptienne sur les frontières internationales, à l'exception d'une tête de pont dans la bande de Gaza.

L'opération « Yoav » devait commencer par un raid aérien contre la base d'El-Arish, comme en juillet, mais cette fois, les S-199 n'étaient plus en première ligne – signe des temps. Les Spitfire de l'escadrille 101 et les Beaufighter de la 103 furent affectés à cette mission, tandis que quatre S-199 (Alon D-114, Antin D-113, Frankel D-120 et Pomerantz D-117) reçurent l'ordre d'escorter des C-46 et C-47 qui devaient bombarder Gaza. Les C-47 décollèrent plus tard que prévu et ratèrent le rendez-vous avec les S-199, tandis que les C-46 s'en prirent aux gares de triage de Khan Yunes et Rafah au lieu d'attaquer Gaza.

Le 16 octobre, les Spitfire escortèrent les B-17, alors que les S-199 patrouillèrent au-dessus du front du Néguev. Au cours d'une sortie au-dessus de Faluja, Rudy Augarten (D-121) engagea le combat avec deux Spitfire égyptiens et revendiqua une victoire. Le S-199 D-113 fut perdu au cours de la journée, lorsque Leon Frankel tenta de se poser à Tel-Nof avec des ennuis mécaniques. Frankel se souvient de ce qui allait être son dernier vol avec l'escadrille 101 :

« *Je volais avec Pomerantz et il a fait demi-tour, il avait des problèmes ou je ne sais quoi. Quoi qu'il en soit, quand je suis arrivé dans ma zone de patrouille, j'ai aperçu deux avions en dessous de moi. J'ai compris plus tard qu'il s'agissait de Rudy qui matraquait un Spitfire, je pouvais voir des morceaux voler dans toutes les directions... J'ai vu ce qui se passait et j'ai basculé. Comme j'arrivais sur les lieux, j'ai vu le second Spitfire, mais le temps que je me mette en position, il n'était plus qu'un petit point dans le ciel qui se dirigeait vers Le Caire.*

« *En rentrant, ma lumière rouge s'est allumée, nous n'avions pas de jauge comme en Amérique qui montrait ce qu'il vous restait de carburant. Tout ce qu'on avait, c'était une lumière rouge qui vous indiquait qu'il vous restait de quoi voler encore quinze minutes. J'ai calculé mentalement que je devais me trouver à vingt minutes d'Hertzeliya, alors j'ai décidé de me poser à Tel-Nof. C'était la première fois que je posais un 109 sur une piste en béton et je n'ai pas eu de problème. Ils ont ravitaillé l'appareil et j'ai remarqué une fuite d'huile sous le capot. J'ai redécollé et j'ai perdu toute mon huile et j'ai mis le cap sur l'aérodrome de Lydda. Ce fut un vol très court, cinq minutes. Après m'y être écrasé, j'ai couru pour me cacher. J'ai aperçu un camion plein de soldats et je ne savais pas s'ils étaient des nôtres, alors j'ai sauté dans un fossé et sorti mon 48. Je ne savais pas ce que j'allais faire, mais je me dis que s'il s'agissait de Jordaniens, j'en tuerais cinq et je garderais la dernière balle pour moi, parce que j'avais entendu parler du traitement qu'ils réservaient à nos pilotes. Ils avaient vu mon avion tomber. C'étaient des* Palmach, *des soldats israéliens. Ils m'ont pris à bord de leur camion et m'ont conduit à Petach*

Un S-199 au taxi sur la piste de Ma'abarot.
Cet appareil ne possédait pas de prise d'air sous le nez, caractéristique des machines du second lot (D-110 à 124).
On note les canons en gondole. Rudy Augarten livre ses impressions à propos de l'armement : « *Je n'ai jamais pu utiliser les canons de 20 correctement. Il y en avait toujours un qui s'enrayait et le recul de l'autre déséquilibrait l'avion de sorte qu'il était impossible de toucher quoi que ce soit. Je ne sais pas si quelqu'un a jamais pu s'en servir. Sur le 109 vous pouviez sélectionner les canons ou les mitrailleuses ou tout à la fois. J'ai toujours sélectionné les mitrailleuses seules.* »

Tikva, au poste de police et le chef de la police était Amos Ben-Gourion, le fils de David Ben-Gourion. Il m'a emmené dans son appartement, m'a présenté sa femme et ses enfants et a téléphoné à Hertzeliya pour leur faire savoir que j'étais sain et sauf. Ils ont envoyé un véhicule pour me récupérer. Quand je suis revenu au terrain, j'ai vu cet avion en train de brûler et j'ai demandé ce qui s'était passé. On m'a dit que c'était Modi Alon et qu'il était encore dans l'avion, mort. Je crois que Giddy est venu à ma rencontre et je lui ai raconté ce qui s'était passé. Inutile de dire que nous étions en état de choc. »

Dans l'après-midi, deux S-199 décollèrent de Hertzeliya pour attaquer les troupes égyptiennes en retraite dans la secteur d'Ishdod et de Majdal. Modi Alon volait dans le D-144 et Ezer Weizman dans le D-123. Les deux avions se séparèrent. Ezer Weizman raconta en mai 1994 à une soirée organisée à la mémoire de Modi Alon qu'il avait quitté la formation pour saluer son oncle dans sa résidence à Rehovot. L'oncle d'Ezer Weizman était Chaim Weizman, le premier président d'Israël. Quand Weizman se présenta à l'atterrissage à Hertzeliya, il nota une colonne de fumée noire. Modi Alon, le charismatique premier commandant de l'escadrille 101, avait été tué quand son S-199 s'était écrasé dans des conditions proches de l'accident qu'avait connu Nomis un mois plus tôt.

Le commandant technique de l'escadrille coucha les circonstances dans son rapport :

« *L'appareil rentrait de mission et le pilote ne pouvait pas sortir son train. Après quelques tours de terrain, une jambe est descendue. Le pilote a continué à tourner, essayant de descendre l'autre jambe, quand le moteur a coupé. L'appareil devenu incontrôlable a percuté et a brûlé en totalité.* »

Les « mulets » sont fatigués

Le lendemain, 17 octobre, Lichtman (D-117) et Antin (D-118) attaquèrent la zone d'El-Suweidan au napalm. C'était la première fois que ce type d'arme était utilisé par les S-199, jusque là limités aux bombes de 70 kg. L'appareil de Lichtman fut endommagé par la DCA égyptienne et il ne put grimper au-dessus de 100 mètres. La vue obscurcie par l'huile et la fumée émanant du moteur, Lichtman dut être guidé par Antin jusqu'à Tel-Nof, la base la plus proche. Lichtman n'aperçut la piste qu'à 6 mètres d'altitude – ce qui en dit long sur les dons de guide d'Antin – mais il réussit un atterrissage sur le ventre dans les règles de l'art. Le rapport des mécaniciens de l'escadrille dit ceci : « *Les dégâts initiaux ont été infligés par la DCA ennemie. Des impacts de balles ont été trouvés dans le collecteur d'échappement du cylindre n° 9, dans l'aile droite et dans le radiateur droit. La perte de liquide réfrigérant a causé des dégâts au moteur.* »

« On m'a dit que c'était Modi Alon et qu'il était encore dans l'avion, mort. Nous étions en état de choc. »

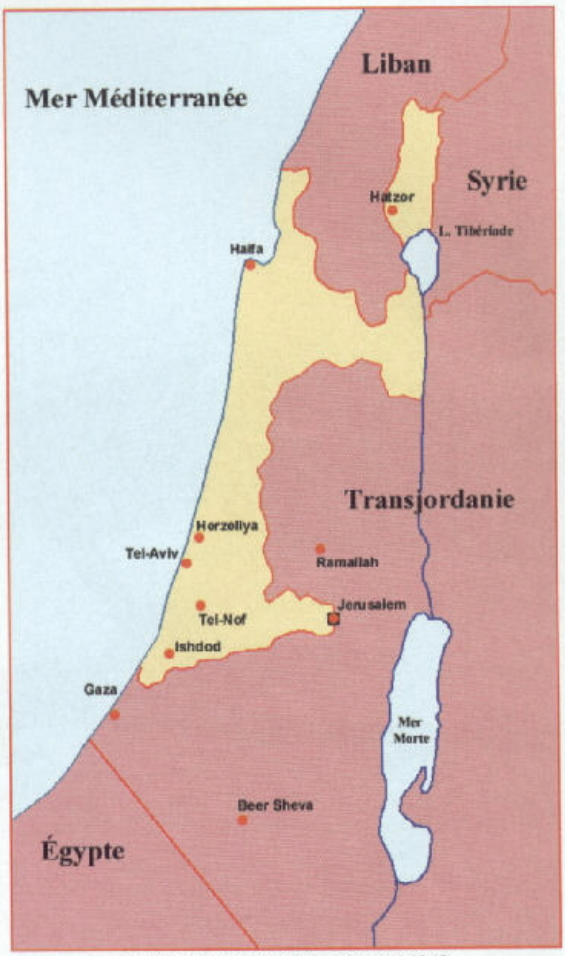
Le 18 octobre, les S-199 de l'escadrille 101 participèrent à deux missions. Dans la matinée, Weizman (D-118) et Antin (D-120) furent envoyés de toute urgence appuyer des troupes à la colline 113 et vers midi, les deux mêmes pilotes escortèrent les B-17 au-dessus de Majdal. Les S-199 réalisèrent sept sorties le 19 octobre et deux au cours de chacune des trois journées suivantes. L'opération « Yoav » s'arrêta le 22 octobre et à ce moment-là, l'escadrille 101 volait sur trois types d'avions différents, S-199, Spitfire et P-51, ce qui n'allait pas sans poser quelques petits problèmes, comme Rudy

Avia S-199

Lorsque les Allemands se retirèrent de Prague, en mai 1945, ils laissèrent derrière eux les chaînes de montage des Bf 109G-12 et 14 à Cakovice virtuellement intactes. En ce qui concerne la version monoplace, vingt exemplaires quasiment assemblés au moment où cessèrent les hostilités furent versés à la Garde nationale sous la dénomination de S-99.
Pour rééquiper leur armée de l'Air, les Tchécoslovaques s'empressèrent de remettre en service les chaînes de Cakovice (Avia) et ajoutèrent une seconde unité de production à Letnany (Letov). Cependant, en septembre 1945 le programme fut sérieusement menacé par l'incendie d'une sucrerie qui servait aussi de dépôt au stock de moteurs DB 605AM. Le seul groupe dont disposaient les Tchèques était le Junkers Jumo 211F en ligne, destiné au Heinkel He 111H. Il fut alors décidé de procéder au mariage de raison, mais contre nature, entre la cellule du Bf 109G-14 et le moteur du He 111H ! Et c'est là que les ennuis commencèrent... Le poids supérieur du Jumo et l'énorme hélice VS 11 rendaient l'avion particulièrement vicieux dans les phases critiques de décollage et d'atterrissage.
Baptisée S-199, cette version entra en production début 1947. Différentes variantes furent mises en chantier, en particulier avec une verrière panoramique en remplacement de la verrière « Calland » et des modifications apportées au train et à l'équipement électrique et radio. La production cessa en 1949 après la livraison de 549 monoplaces.

Caractéristiques principales

Moteur : 1 Junkers Jumo 211F, 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 350 ch au décollage et 1 060 ch à 5 300 m.
Performances : (mesurées au poids en charge de 3 200 kg) vitesse maximale, 590 km/h à 6 000 m; vitesse de croisière, 518 km/h au niveau de la mer; distance franchissable maximale (avec deux réservoirs externes de 300 litres), 850 km à 400 km/h à 6 000 m; plafond pratique, 9 500 m.
Poids : à vide, 2 600 kg; maximum en charge, 3 500 kg.
Dimensions : envergure, 9,92 m; longueur, 9,10 m; hauteur, 2,59 m; surface alaire, 16,10 m².
Armement : 2 mitrailleuses Rheinmetall Borsig MG 131 de 13 mm sur le capot et 2 canons Mauser MG 151 de 20 mm en gondole sous les ailes; 2 bombes de 50 kg.



Frontières de l'état d'Israël en mai 1948.

La couleur de peau des mulets

Les couleurs de camouflage des S-199 israéliens donnent lieu à une vive controverse parmi les spécialistes.
Tout ce que l'on sait, c'est que les premiers exemplaires ont été fournis dans une livrée unie d'un ton plutôt clair. Par la suite – et vraisemblablement après la guerre d'Indépendance – certains appareils ont été repeints en deux tons, un pour les parties supérieures et un pour les parties inférieures. Ceci est nettement visible sur la photo de la page opposée, car comme toujours dans ces cas-là, les peintres détourent soigneusement les marques de service et les insignes pour s'éviter la peine de les repeindre ! On notera également sur cette photo que les parties inférieures présentent une dominante plus foncée que les parties supérieures.
Reste maintenant à déterminer les teintes utilisées.
En ce qui concerne le premier lot, les appareils ont été selon toute vraisemblance peints en usine. Selon le témoignage d'anciens mécaniciens, les Israéliens ne disposaient alors ni de la peinture ni du temps nécessaire pour repeindre leurs avions; les faire passer en atelier de peinture aurait été incompatible avec l'urgence de les envoyer au front.
On pense qu'en toute logique les Tchèques ont puisé dans les anciens stocks de la Luftwaffe et ont utilisé le bon vieux RLM 02 des familles.
Cependant, on peut se demander si en 1948 les stocks allemands n'étaient pas épuisés et s'ils n'avaient pas déjà été remplacés par des stocks soviétiques. En effet, la production aéronautique tchèque avait repris depuis l'été 1945 avec la livraison de S-99, Arado 96 et autres Siebel 204 à l'armée de l'Air tchécoslovaque. Pour les peindre, les constructeurs avaient donc dû largement puiser dans les stocks abandonnés par la Luftwaffe.
D'un autre côté, le régiment de chasse tchèque était équipé de La-7 et l'Armée rouge était présente sur le territoire, avec sans aucun doute, ses dépôts, ses ateliers et ses pots de peinture. Il est donc tout à faire imaginable que les S-199 aient été peints dans l'un des tons de gris de « supériorité aérienne » (puisque telle était la mission des S-199) en usage dans l'aviation soviétique.
Après la guerre d'Indépendance, peut-être même lors des trêves, les Israéliens ont disposé d'un peu plus de peinture et de temps. On sait que, mécontents de la teinte d'origine peu adaptée à leurs besoins, ils ont repeint les S-199 encore en service. Certains auteurs estiment qu'ils auraient utilisé une teinte proche du RLM 02, mais tirant un peu plus sur le brun, probablement celle référencée RAL6031 dans la RAF, sous la dénomination de *Middlestone*, pour le dessus et un gris-bleu assez soutenu, sans doute le *Mediterranean Blue* anglais pour le dessous.
Les derniers S-199 ont été une fois de plus repeints selon un schéma deux tons dessus et un ton dessous, comme celui présenté sur un pylône à l'entrée d'une base aérienne israélienne.

Augarten le rappelle :
« *Le 109 avait une radio MF et la plupart des avions américains et anglais des radios VHF... En fait, après que nous avons commencé à opérer sur les trois types de machine, la tour de contrôle devait disposer de deux radios différentes afin qu'on puisse communiquer ensemble. Un jour, on devait faire une sortie et tout ce qu'on avait, c'était deux taxis. Il fallait aller faire une reco dans le Sinaï. J'étais l'officier d'opérations et j'avais fait préparer un Messerschmitt et un Spitfire. Alors, l'autre pilote* [2] *m'a dit :* «Je prends le Spitfire». *J'ai répondu :* «D'accord, tu prends le Spitfire et je prends le Messerschmitt». *On savait qu'on ne pourrait pas communiquer ensemble à cause de nos radios différentes. Nous avons décollé et peu après avoir pris le cap, l'autre avion s'est rapproché, a battu des ailes et a fait demi-tour. Je n'ai pas compris ce qui se passait, mais j'ai continué la mission tout seul. Quand je suis rentré, je lui ai demandé :* «Qu'est-ce qui s'est passé ? Pourquoi es-tu parti ?». *Il m'a dit :* «Ma radio ne marchait pas». *Je lui ai répondu :* «Mais qu'est-ce que ça pouvait faire, de toute façon on ne pouvait pas se parler !» »
Pendant l'opération « Yoav », du 15 au 22 octobre 1948, les S-199 réalisèrent 37 sorties. Bien que l'escadrille 101 comptait deux fois plus de S-199 que de Spitfire, les « mulets » volèrent moins que les Spitfire et ne revendiquèrent qu'une seule victoire, contre deux aux Spit.

Accidents en cascade

Le mécontentement de l'état-major en général et des pilotes de l'escadrille 101 en particulier à propos du S-199 entraîna le chef de la division de maintenance à rédiger un rapport incendiaire, le 5 novembre. Le rapport rappelait que sur les 25 S-199 achetés, 23 étaient arrivés en Israël où ils avaient été remontés, dont 5 avec l'assistance de techniciens tchécoslovaques. Il constatait que le nombre d'heures de vol moyen était de seulement 10 heures par avion et que 18 appareils avaient été détruits (y compris ceux abattus par l'ennemi). Le rapport contenait la liste impressionante de la cause de chaque accident :
1 – Accident au décollage suite à la rupture du tambour de frein gauche lors d'une embardée;
2 – Effacement de la jambe droite du train à l'atterrissage consécutif à la défaillance du système de verrouillage;
3 – Atterrissage forcé suite à une panne de la pompe d'alimentation du moteur;
4 – Rupture du tambour de frein gauche lors d'une embardée au décollage;
5 – Hélice fracassée par les mitrailleuses en raison d'une modification apportée au système sans notification préalable (la synchronisation était assurée par les spécialistes tchèques);
6 – Panne du moteur en raison de la rupture du joint du radiateur (défaut révélé à l'expertise);
7 – Le pneu droit a déjanté et a éclaté au décollage;
8 – Panne de la pompe d'alimentation ayant entraîné un atterrissage forcé;
9 – Accident au décollage dû au déboîtement de la jambe télescopique du train en raison d'un défaut de construction;
10 – Avion détruit suite à un cheval de bois consécutif à une panne de frein;
11 – Fuite de glycol suite à la rupture d'un collier, pilote aveuglé, avion accidenté;
12 – Accident suite au déboîtement d'une jambe de train;
13 – Accident consécutif à l'éclatement d'un pneu;
14 – Accident et incendie en raison du mauvais fonctionnement du verrouillage du train;
15 – Fuite de glycol consécutive à une rupture du joint de radiateur ayant entraîné le serrage du moteur;
16 – Fuselage vrillé et irréparable suite à un atterrissage trop violent.
Les rapports d'accident avaient tous exclu une erreur humaine et conclu à la trop grande fragilité de la cellule. La plupart des appareils accidentés durent être effectivement rayés des contrôles.

Un rapport dressa la liste impressionnante des accidents imputables à un défaut de construction.

Ultimes missions

À la mi-novembre, l'escadrille 101 prit ses quartiers à Hatzor, l'ancienne Qastina de la RAF. Ce déménagement fut principalement provoqué par l'arrivée de l'hiver. La piste en herbe de Hertzeliya n'était pas en mesure d'accueillir un important trafic par mauvais temps. En outre, les appareils y étaient parqués sous des filets tendus entre les orangers, un dispositif agréable par temps sec et chaud, mais peu pratique l'hiver. L'escadrille avait également besoin de se rapprocher de la ligne de front que l'opération « Yaov » avait repoussée plus au sud. Enfin, l'état-major considérait qu'une piste

Slick Goodlin, Red Finkel et Syd Cohen devant l'un des derniers S-199 encore en service à Hatzor.
Cet appareil est vraisemblablement le D-108, la seule machine du premier lot (avec une prise d'air sous le nez) dont la présence à Hatzor a été avérée.

[2] L'ailier de Rudy Augarten n'a pas été formellent identifié. Toutefois, on sait qu'il a participé à deux missions, lui à bord d'un S-199, son ailier à bord d'un Spitfire, le 19 octobre avec Denny Wilson et le 26 décembre avec Syd Cohen.

bétonnée conviendrait mieux au Spitfire, ce qui conduit à penser qu'il envisageait déjà le retrait du S-199. L'escadrille 101 se déplaça avec ses seuls S-199 disponibles, en laissant au moins cinq autres derrière elle à Hertzeliya (D-106, 115, 116, 119 et 122) aux bons soins de l'unité de maintenance centrale.

En novembre la Chel Ha'Avir introduisit un nouveau système de numérotation de ses avions. Au départ, il se composait d'un numéro à cinq chiffres : le premier indiquait le rôle, les deux suivants le type et les deux derniers composaient un numéro séquentiel dans la série. Le préfixe « 2 » fut affecté aux chasseurs et le code « 19 » au S-199, de sorte que le n° 21907 était le 7ème chasseur de type S-199. Très rapidement le préfixe fut abandonné et les derniers S-199 en service furent numérotés de 1901 à 1907.

Quand Ezer Weizman prit le commandement de l'escadrille, son premier souci fut de se débarrasser du « mulet ».

Le 15 décembre à Hatzor un nouveau S-199 fut impliqué dans un accident au décollage. Le pilote, Wayne Peake, fut blessé et le D-124/1907 fut entièrement détruit.

Quand les combats reprirent en décembre 1948, une sérieuse attention fut apportée aux caractéristiques de décollage et d'atterrissage du S-199. Il fut ainsi décidé que les S-199 décolleraient et atterriraient en dernier, après les Spitfire et P-51, afin de réduire les risque de bloquer la piste !

L'opération « Chorev », lancée le 22 décembre, avait pour objectif d'expulser l'armée égyptienne du nord du Sinaï et de la bande de Gaza pour contraindre le gouvernement égyptien à négocier un arrangement diplomatique avec Israël. Pour le premier jour, il avait été prévu d'engager huit chasseurs de Hatzor, dont quatre S-199 : deux pour l'escorte d'un C-46 et deux C-47 devant bombarder Rafah et deux pour l'escorte de deux bombardiers en piqué Harvard à Khan Yunes. Seule cette dernière mission fut exécutée, avec Syd Cohen et Slick Goodlin aux commandes des S-199. Le 24 décembre, Rudy Augarten et Boris Senior escortèrent un Beaufighter dans l'attaque d'un terrain égyptien au sud d'El-Arish; les deux S-199 mitraillèrent les hangars et aperçurent des Spitfire dans des alvéoles. L'ultime mission du S-199 fut réalisée le 26 décembre par Augarten, à bord du D-108, qui escorta Syd Cohen, à bord du Spitfire D-130, lors d'une reconnaissance entre Gaza et Rafah. Et pour une fois l'échec de la mission ne fut pas imputable au S-199, car ce fut la caméra du Spitfire qui tomba en panne !

La mise à mort du « mulet »

Après la cessation des hostilités, l'escadrille 101 devait s'installer à Ramat-David. Le 19 mai 1949, Ezer Weizman, commandant l'escadrille, signala que son unité disposait encore de cinq S-199, dont quatre étaient disponibles, mais qu'ils n'avaient pas volé au cours des quatre mois précédents et, d'ailleurs, seuls deux pilotes qualifiés sur le S-199 étaient encore présents dans l'escadrille. Weizman recommanda de stocker les cinq S-199 à l'UMC de Tel-Nof. Son idée était manifestement de mettre un terme définitif à la carrière de ce type et il en indiqua clairement les raisons du directeur de la Division des opérations : les Tchèques recommandaient de n'utiliser le S-199 que sur des pistes en herbe, il était difficile de maintenir l'avion en ligne au décollage, à l'atterrissage, dans une chandelle ou dans un piqué, il était lent (330 km/h), il n'était pas maniable comme le prou-

Sandy Jacobs assis dans le S-199 D-120.

vaient les combats simulés avec le Spitfire, ses canons de 20 mm s'enrayaient régulièrement, la radio était moins efficace que les postes VHF du Spitfire et le manque de fiabilité du moteur avait entraîné de nombreux accidents.

Le point de vue de Weizman fut accepté et lorsque l'escadrille 101 déménagea pour Ramat-David, elle laissa derrière elle à Hatzor ses cinq S-199 (le 1902, indisponible, et les 1903, 1904, 1905 et 1906). Les « mulets » furent démontés et transférés à l'UMC de Tel-Nof avec tout leur équipement, y compris les rechanges et l'outillage. En décembre 1949, des négociations furent ouvertes avec la Yougoslavie pour revendre les derniers S-199, mais elles ne durent pas aller bien loin. Curieusement, les S-199 continuèrent à être mentionnés dans les effectifs de la Chel Ha'Avir jusqu'en octobre 1950, puisque l'on y trouve encore la présence de 6 « Messerschmitt » à l'UMC de Tel-Nof avec 1 855 munitions pour MG 131 et 300 obus pour MG 151. Cependant, ce n'était que de la paperasserie, car l'ère du « mulet » était bel et bien passée et tout ce qu'il en restait était le souvenir d'un avion aux qualités plus qu'incertaines.

Les pilotes d'Avia S-199 de la Chel Ha'Avir

Alon Mordechai (Modi)
Né en 21. Étudiant en architecture. RAF 40-46 (breveté 22.12.44). Spitfire et Mustang en Égypte, Italie et Palestine. Cdt esc. 101. † 16.10.48. 4.45 h de vol sur S-199.

Andrews Stanley
Né en 23. Pilote B-25 Pacifique. À l'esc. 101 06-07.48. Officier liaison auprès de l'ONU. Disparu en Beaufighter le 20.10.48.

Antin Sydney
Né en 20. USAAF, 107 missions sur P-47 avec 80th FG sur théâtre CBI. À l'esc. 101 de juin 48 à début 49. 27.55 h de vol sur S-199.

Augarten Rudolph (Rudy)
Né en 22. USAAF, pilote au 406th FS en Europe. Abattu en France le 10.06.44, blessé, fait prisonnier, évadé, revenu en unité, 2 victoires confirmées. À l'esc. 101 de juillet 48 à début 49. Cdt des écoles en 49, cdt base de Ramat-David de 06.50 à 04.52. 35.30 h de vol sur S-199.

Baron (Wiseberg) David
FAA, pilote de Hellcat au N° 804 Sqn dans le Pacifique, cdt en second N° 1831 Sqn sur Seafire jusqu'en mai 48. À l'esc. 101 06-07.48. Cdt base de Ramat-David 08-10.48.

Bloch Lionel Morris
SAAF, N° 4 Sqn en Italie. À l'esc. 101 06-07.48. Disparu le 10.07.48. Son corps fut rendu par la Syrie en 49, mais inhumé par erreur comme soldat d'infanterie. L'erreur ne fut réparée qu'en 1994.

Cohen Edward (Eddie)
Né en 22. SAAF, N° 2 Sqn en Italie. Au kibboutz Mayan Baruch en 47. À l'esc. 101 en 05.48. Tué le 29.05.48. 23.55 h de vol sur S-199.

Cohen Sydney (Syd)
Né en 21. SAAF, N° 4 Sqn en Libye, N° 11 Sqn en Italie, 2 tours d'opérations (entre les deux, instructeur en OTU). À l'esc. 101 07-11.48. Cdt l'esc. 101 11.48-04.49. Rentré en Afrique du Sud en 49, revenu en Israël en 65, médecin à El Al.

Finkel Aaron (Red)
USAAF. À l'esc. 101 07.48-06.49. 12.00 h de vol sur S-199.

Flint Mitchell (Mike)
US Navy. À l'esc. 101 aut. 48 - début 49. Dernier pilote transformé sur S-199 en Tchécoslovaquie. 5.20 h de vol sur S-199.

Frankel Leon
US Navy, pilote de TBM sur le *Lexington*. Réserviste jusqu'en 1959. À l'esc. 101 07-10.48. 19.45 h de vol sur S-199.

Freeman Alfred (Al)
USAAF. Bref séjour à l'esc. 101, 07-08.48. 4.25 h de vol sur S-199.

Goodlin Chalmers (Slick)
RCAF, US Navy, pilote d'essai du X-1. En Israël : esc. 101 puis esc. 105. 2.40 h de vol sur S-199.

Horowitz Cyril
RAF, pilote de Hurricane, Wellington, Lancaster et Dakota. À l'esc. 101 06-09.48. 1.30 h de vol sur S-199.

Jacobs Alexander (Sandy)
RAF (breveté, mais encore en OTU en 05.45). À l'esc. 101 juin 48 à début 49. Tué dans un accident de P-51 en 56 comme officier de réserve. 16.00 h de vol sur S-199.

Lenart Louis (Lou)
Né en 21. USMC, pilote de F4U dans le Pacifique. À l'esc. 101 05-07.48. Officier d'opérations de la Chel Ha'avir.

Lichter George
Né en 21. USAAF, pilote de P-47 et P-51 au 374th FS en Angleterre. Bref séjour à l'esc. 101 en août 48. Instructeur israélien en Tchécoslovaquie, puis en Israël jusqu'en 50. 6.25 h de vol sur S-199.

Lichtman Gideon (Giddy)
USAAF, pilote de P-51 avec le 9th AF, pilote de réserve en Corée. À l'esc. 101 de juin 48 à début 49. 25.10 h de vol sur S-199.

Magee Chris
USMC, pilote de F4U à la VMF 214 dans le Pacifique (9 victoires). À l'esc. 101 07-09.48. 9.25 h de vol sur S-199.

Mann Maurice
RAF, pilote de Wellington au N° 420 RCAF Sqn, de Mosquito au N° 105 Sqn et de Spitfire au N° 130 Sqn. À l'esc. 101 de juin 48 à début 49. Membre du comité de plannification et d'organisation de la Chel Ha'avir en 49. 3.55 h de vol sur S-199.

Nomis Leo
RAF, N° 71 Sqn en Angleterre, N° 229 Sqn à Malte et N° 92 Sqn en Libye. USAAF. À l'esc. 101 08-10.48. 10.50 h de vol sur S-199.

Peake Wayne
USAAF, aux *Flying Tigers*. À l'esc. 101 48-49. Décédé en 79, inhumé à sa demande en Israël. 0.35 h de vol sur S-199.

Pomerantz William (Bill)
USAAF, au 318th FS en Méditerranée (4 victoires). À l'esc. 101 de juin 48 à début 49. 14.50 h de vol sur S-199.

Rubenfeld Milton
Né en 19. US Navy. À l'esc. 101 05-06.48.

Ruch Arnold (Arnie)
SAAF, au N° 40 Sqn en Italie. À l'esc. 101 de juillet 48 à début 49. 14.05 h de vol sur S-199.

Senior Boris
Né en 24. SAAF, au N° 250 Sqn en Italie, abattu près de Venise. Cdt l'esc. 1 01-02.48, cdt base de Sde Dov, directeur des opérations pendant la guerre d'Indépenance. A volé occasionnellement avec l'esc. 101. Chef du commandement de défense aérienne 50-51, chef du groupe aérien 51-52, a pris sa retraite comme colonel en 52. 1.40 h de vol sur S-199.

Shagam Leslie (Les)
SAAF, aux N° 4 et 10 Sqn. À l'esc. 101 en 07.48, à l'état-major du département des opérations, cdt en second des écoles en 49, chef du département des opérations en 52. 2.55 h de vol sur S-199.

Vickman Robert Lester (Bob)
Né en 24. USAAF, pilote de reconnaissance dans le Pacifique. À l'esc. 101 à partir de 06.48. Disparu en mission le 09.07.48.

Weizman Ezer
Né en 24. RAF, sur Thunderbolt en Égypte et en Inde. À l'esc. 1 fin 47, cdt l'esc. 2 début 48, à l'esc. 101 05.48-04.49, cdt l'esc. 101 49-50, cdt la base de Ramat-David 53-56, cdt la base de Hatzor en 56, chef de la Division aérienne 56-58, cdt en chef de la Chel Ha'avir 58-66, chef des opérations de l'armée israélienne 66-69, Premier ministre, ministre des Transports, de la Défense et des Sciences et Technologies, septième président d'Israël depuis 1993. 16.25 h de vol sur S-199.

Des gestes universels. Magee, Lichtman, Pomerantz et Mann en plein « discutage de coup » à Ma'abarot.

Les Avia S-199 de la Chel Ha'Avir

Israël a acheté à la Tchécoslovaquie un total de 25 S-199 en deux lots : 10 machines livrées entre mai et juin 1948 et 14 entre juillet et août. Le 25ème se trouvait à bord d'un C-46 (RX-134) retenu en Italie jusqu'en novembre 1948 et seulement 24 entrèrent effectivement en service, puisqu'un appareil fut détruit lorsque le C-46 à bord duquel il se trouvait s'est écrasé. Les S-199 reçurent les matricules courant de D-101 à D-125 (le 125 ne fut pas utilisé pour la raison évoquée plus haut). La quatrième lettre de l'alphabet hébreu, qui correspond au « D » latin, était réservée aux avions de quatrième classe, les chasseurs : D-130 à 134 (Spitfire), D-160 (Mosquito), D-170 à 173 (Beaufighter) et D-190 et 191 (P-51). Il ne restait plus que 7 S-199 en novembre 1948 lorsqu'une nouvelle nomenclature fut publiée, affectant la tranche 1901 à 1907 au S-199, dont cinq se trouvaient encore en service au sein de l'escadrille 101 avant qu'ils soient officiellement retirés de l'inventaire de la Chel Ha'avir en mai 1949, exactement un an après leur arrivée. Un seul S-199 est parvenu jusqu'à nous; il est actuellement exposé au musée de la Chel Ha'avir sur la base d'Hatzerim. Malheureusement, on ne connaît pas son identité.

D-101
Historique inconnu, probablement perdu le 19.05.48 (Cohen) ou le 30.05.48 (Rubenfeld).

D-102
Historique inconnu, probablement perdu le 19.05.48 (Cohen) ou le 30.05.48 (Rubenfeld).

D-103
Sur la liste de maintenance hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Aucun vol connu après cette date.

D-104
Sur la liste de maintenance hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Aucun vol connu après cette date.

D-105
Fortement endommagé par la DCA le 10.06.48 (Alon). Sur la liste de maintenance hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Aucun vol connu après cette date.

D-106
Sur la liste de maintenance hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Accidenté à Hertzeliya (Lichtman ?). Réparations envisagées le 18.11.48.

D-107
Probablement perdu en mission de guerre le 10.07.48 (Bloch).

D-108/1906
Premier à avoir reçu l'insigne d'escadrille sur le côté gauche du capot. Accidenté à l'atterrissage le 21.08.48 (Flint). Transféré à l'UMC le 30.10.48. Dans son rapport mensuel (21.10-21.11.48), le commandant de la 101 a noté : « *réparations suite à l'accident terminées, réception en vol, ailerons et gouvernail réglés, contre-réception en vol, opérationnel* ». A effectué la dernière mission de guerre d'un S-199 le 26.12.48. À l'UMC de Tel Nof fin 49-début 50.

D-109
Sur la liste de maintenance hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Aucun vol connu après cette date.

D-110
Probablement perdu en mission de guerre le 09.07.48 (Vickman). Une photo de l'épave a été publiée dans le quotidien égyptien *Al-Ahram* le 02.01.49.

D-111
Sur la liste « bon de guerre » hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Dernier vol connu le 17.07.48 (une patrouille de 0h53 par Lichtman).

D-112
Sur la liste « bon de guerre » hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Aucun vol connu après cette date.

D-113
Livré à un pilote de réception de la 101 le 19.07.48. Atterrissage forcé à l'ouest de Lydda le 16.10.48 (Frankel). 11h30 de vol. Épave transférée à l'UMC de Tel Nof fin octobre 48.

D-114
Livré à un pilote de réception de la 101 le 19.07.48. Perdu le 16.10.48 (Alon). 15h35 de vol.

D-115
Sur la liste « bon de guerre » de la Base 2 (Ma'abarot) et livré à un pilote de réception de la 101 le 20.07.48. Accidenté à l'atterrissage le 08.09.48 (Jacobs). Épave encore à Hertzeliya le 18.11.48, probablement récupérée par l'UMC de Tel Nof ultérieurement.

D-116
En cours d'assemblage à la Base 2 (Ma'abarot) sur la liste hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Aucun vol connu après cette date. À l'état d'épave à Hertzeliya le 18.11.48 et probablement récupéré par l'UMC de Tel Nof ultérieurement.

D-117/1901
En cours d'assemblage sur la liste hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Endommagé à l'atterrissage le 20.08.48 (Flint). Réparé. Endommagé en mission de guerre, atterrissage forcé à Tel Nof le 17.10.48 (Lichtman). 16h15 de vol.

D-118/1902
En cours d'assemblage sur la liste hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Victoire sur un Dragon Rapide le 23.09.48 (Lichtman). Dernier vol connu le 07.12.48.

D-119
Sur liste « bon de guerre » à la Base 2 (Ma'abarot) et livré à un pilote de réception de la 101 le 20.07.48. Transformé en avion de reco-photo. Accidenté à l'atterrissage à Hertzeliya le 08.10.48 (Pomerantz). En cours de récupération à Hertzeliya le 18.11.48 et probablement transféré à l'UMC de Tel Nof ultérieurement.

D-120/1903
En cours d'assemblage sur la liste hebdomadaire de l'UMC du 14-21.07.48. Cheval de bois à Hertzeliya le 14.09.48 (Pomerantz). Dernier vol connu le 22.12.48.

D-121/1904
Atterrissage forcé à Hertzeliya le 05.09.48 (Nomis). Réparé. Dernier vol connu le 22.12.48.

D-122
Accidenté au décollage à Hertzeliya le 16.09.48 (Horowitz). En cours de récupération à Hertzeliya le 18.11.48 et probablement transféré à l'UMC ultérieurement.

D-123/1905
Dernier vol connu le 24.12.48.

D-124/1907
Retenu en Italie à bord du C-46 RX-134 jusqu'en novembre 1948. Remonté à l'UMC de Tel Nof à partir du 29.11.48 et « bon de guerre » le 05.12.48. Réception en vol et convoyage à Hatzor par Syd Cohen. Accidenté au décollage à Hatzor le 15.12.48 (Peake).

C'est Noël !

50 euros

Au lieu de 60,80 euros
promotion valable
jusqu'au 31.12.2001
voir page 74

Les combats aériens
au jour le jour
sept. 39 – juin 40

+ 350 photos (la plupart inédites)

350 pages
grand format
papier couché
brillant

Des récits, des témoignages

Une fiche « technique » de
chaque unité engagée

Les D.501

/510 à l'export

Texte préparé par
Philippe Listemann

La famille du D.500 a connu peu de succès à l'exportation. La plupart des appareils vendus à l'étranger n'intéressaient que les techniciens curieux d'étudier ce fameux moteur-canon.

Malgré le vif intérêt que suscite le développement de la série D.500 à l'étranger, le nombre d'avions vendus à l'exportation reste très modeste. Cela peut s'expliquer par le retard pris au cours des phases de développement entraînant une désuétude progressive du D.500/510, alors que des machines avec des performances plus intéressantes deviennent disponibles sur le marché à des prix plus compétitifs. Avant de passer en revue les différents pays acquéreurs, signalons les occasions manquées, avec la Yougoslavie, qui préféra finalement le Hawker Fury britannique, le Pérou, qui acheta le Nieuport 123 moins cher, et l'Argentine qui se porta acquéreur plus tard du Curtiss H-75O. Rappelons que le Gloster Gladiator anglais est le chasseur qui s'exporte le plus au cours de la deuxième moitié des années trente.

La Chine

La Chine, en lutte larvée contre le Japon depuis 1931, cherche du matériel volant moderne dès le milieu des années trente. C'est ainsi que 24 Dewoitine **D.510C** sont commandés en mai 1937. Ils sont livrés à partir de l'automne 1937. Les Chinois cherchent alors des volontaires étrangers pour piloter ces avions. En juin 1938, huit pilotes et huit mécaniciens français arrivent à Kumming pour se faire engager, mais un pilote est refusé pour raisons médicales. Ils forment le 41st *International Squadron* où l'on retrouve des pilotes comme William Labussière, André Boulingre et Robert Whitehead. L'unité est incorporée au 41st *Pursuit Squadron* de l'armée de l'Air chinoise. Les six premières machines sont attribuées aux pilotes, mais bien qu'il ait été prévu de l'envoyer défendre Hankow, l'escadron reste immobilisé en raison de l'absence de certaines parties vitales sur deux avions et d'un canon de 20 mm sur un troisième.

Au matin du 28 septembre, Kumming est attaqué par 9 G3M de la *Takao Kôkûtai* de la marine japonaise venant de Formose. Trois D.510 parviennent à décoller ainsi que deux Hawk II d'entraînement à la chasse. Après avoir été endommagé par les Hawk, le G3M qui se trouvait en position numéro 3 sur la droite, est attaqué par deux D.510. Ces derniers achèvent le bombardier en touchant le moteur droit et l'avion finit par plonger et s'écraser dans les montagnes. Cependant, les Japonais ont fait des dégâts, puisqu'ils ont détruit au sol trois D.510 qui avaient été assemblés mais non encore livrés au 41st PS. Un autre (n° 4104) est également endommagé par l'attaque et les pertes humaines sont importantes. Les baraquements des familles du personnel, qui n'ont pas eu le temps d'être évacués, subissent de plein fouet l'attaque et pas moins de 60 femmes et enfants sont tués et un mécanicien français est sérieusement blessé.

Suite à cet incident, l'unité est dissoute dès le mois suivant.

Page opposée :
conséquences d'un accident survenu au D.510C « 4105 » du 41st *Pursuit Squadron*.

Ci-contre :
William Labussière et André Boulingre, deux volontaires français qui se battent aux côtés de Tchang Kaï-chek, en particulier au sein du 41st *Pursuit Squadron*.
(Photos W. Labussière)

Il faut dire aussi que certains pilotes, en désaccord avec leur contrat (terme élégant pour parler de sous), ont préféré quitter la Chine sans avoir combattu. Cependant, les Français Labussière et Boulingre et l'Australien Whitehead restent. Il est donc fort probable que les trois pilotes qui ont participé au combat du 28 septembre aient été les trois pilotes cités sans que l'on en ait la trace écrite.

Après la dissolution du 41st *Squadron*, les D.510C sont remis à l'académie de l'Air comme avions d'entraînement. Cependant, ils sont amenés à combattre de nouveau et le 9 avril 1939, ils font partie d'une formation hétéroclite de chasseurs qui décolle pour intercepter 24 bombardiers G3M de la 14 *Kôkûtai* de la marine japonaise. Les instructeurs constatent au cours de ce combat que le canon HS-9 est très peu précis. En effet, après quelques obus, la vibration provoquée par le tir devient très importante obligeant l'arrêt de ce dernier. De plus, le canon a tendance à s'enrayer lors d'un tir en piqué. Les pilotes qui font ces remarques sont des pilotes chinois expérimentés, comme les commandants Hu et Tchuang-ru et les capitaines Tchow, Ting-fang, Yuan et Tchin-hsian, qui ont tous revendiqué des victoires aériennes. Dans ces conditions, il est normal que les élèves-pilotes n'aient obtenu aucune victoire à bord du D.510C. Cependant, un élève montre une agressivité évidente en réalisant 10 passes successives avant de faire un atterrissage forcé en campagne, réservoirs d'essence à sec et son radiateur endommagé par les tirs des mitrailleurs japonais. Ce pilote n'est autre que Kao You-hsin, le futur as des as chinois de la Seconde Guerre mondiale. Au cours du combat, un D.510C est sévèrement endommagé et deux autres plus légèrement. À la longue, les points faibles du D.510C apparaissent, comme la vulnérabilité du circuit de refroidissement au tir adverse. C'est ainsi que l'un des élèves, dont l'avion a été touché à cet endroit, voit son moteur serrer. Il doit faire un atterrissage forcé qui se termine par un cheval de bois. Les résultats de ce combat sont plutôt décevants puisque, si plusieurs bombardiers japonais ont été touchés, aucun n'est abattu.

Cependant, alors que l'on aurait pu croire la carrière du D.510C terminée, les avions de l'académie sont cédés au 17th PS du 5th PG. Cet escadron s'était déjà distingué au cours de la bataille de Nankin avec ses Boeing 281 (version d'exportation du P-26), puis à la bataille de Lanchow où les pilotes de cette unité ont revendiqué plusieurs Fiat BR.20 japonais. Du fait de leur palmarès, ils sont choisis pour recevoir les D.510C armés du canon de 20 mm.

Malgré plusieurs combats contre les Japonais, il semble que le D.510C n'ait obtenu qu'une seule victoire confirmée. Le 4 novembre 1939, ce ne sont pas moins de 72 Mitsubishi G3M (36 de la 13 *Kû*, 18 de la *Kisarazu Kû* et 18 de la *Kanoya Kû*) qui se dirigent sur Chengtu (province du Séchuan). Ce raid est une réponse à celui du 14 octobre exécuté par 20 DB-3 pilotés par des volontaires soviétiques, qui sont parvenus à détruire une cinquantaine d'avions japonais. Les G3M se présentent alors en deux formations. La première (les 36 avions de la 13 *Kû*) est commandée par le capitaine Okuda. Ce dispositif est attaqué par sept Dewoitine du 17th PS dirigés par le capitaine Shen Tse-liu. Sept I-15bis du 27th PS commandés par le capitaine Hsieh Chuan-ho participent aussi à l'interception. Bien que les I-15bis entrent en premier en contact avec les bombardiers japonais, ce sont les D.510 qui mettent au but les premiers. Le capitaine Shen, pilote d'expérience avec une victoire sûre (G3M) et cinq en collaboration (3 G3M et 2 BR-20) à son actif, mène son unité et exécute une attaque de front. Ce choix a été dicté par les expériences passées où les attaques en piqué par l'arrière avaient abouti à un enrayage du canon. Shen réussit à tirer une rafale précise sur l'avion de tête, celui d'Okuda. Les obus de 20 mm déchirent l'emplanture de l'aile droite du bombardier japonais et les derniers obus touchent les réservoirs de fuselage. Le G3M ne tarde pas à piquer du nez et les ailes à se disloquer. Les Dewoitine entament alors une attaque par l'arrière de la formation japonaise, mais les mitrailleurs japonais font mouche sur l'avion de Shen (n° 5921) qui doit faire un atterrissage forcé, mais aussi sur l'avion du lieutenant Chen Kei-min qui parvient cependant à atterrir sans autre conséquence.

Après ce combat, le 17th PS continue à voler sur les D.510C qui deviennent de moins en moins nombreux. Les problèmes de maintenance ont toujours été fréquents et les enrayages des canons HS-9 réguliers. Ces armes étaient la raison principale de l'achat des D.510 par les Chinois, et ce défaut a souvent immobilisé les avions au sol. Pendant l'année 1940, le 17th PS ne peut aligner que quatre Dewoitine disponibles en même temps. De ce fait, pour augmenter ses effectifs, il perçoit quelques I-15bis en complément. Dans la nuit du 18 mai 1940, le capitaine Liu Ching-kwang, commandant en second du 17th PS, prend la tête de trois D.510 pour intercepter une formation japonaise se dirigeant sur Chengtu. Liu décide d'éclater ses avions à différentes altitudes pour augmenter ses chances de succès. C'est pourtant lui, à bord du D.510 n° 1702, qui aperçoit le premier les avions ennemis volant à une altitude de 4 500 m environ,

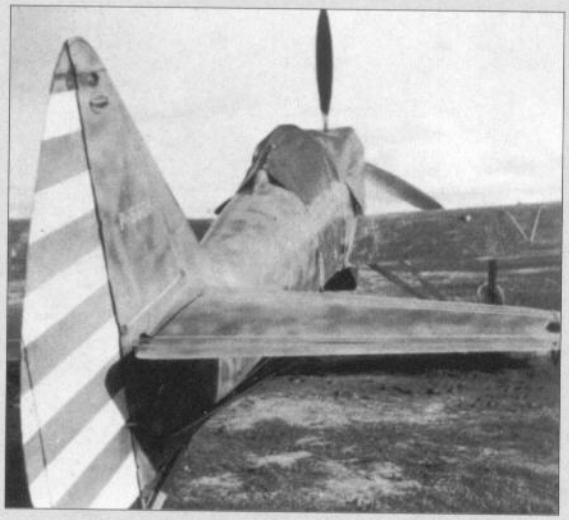
Un D.510C en cours de livraison.
(Collection J. Mutin)

Un D.510C endommagé par les bombardements japonais à Kumming, le 28 septembre 1938.
(Collection J. Mutin)

200 à 300 m en dessous de lui. Liu entame son attaque, mais connaissant les défauts du canon en piqué, il choisit d'exécuter son attaque en montée. Il fait ainsi trois passes. Le deuxième D.510 (lieutenant Chen Hsiung-wen à bord du n° 1703) se trouve lui à 4 000 mètres quand il voit les bombardiers japonais en dessous de lui, éclairés par les projecteurs. Il opte lui aussi pour une attaque par en dessous, mais toutes ses armes de bord s'enrayent au premier tir, l'obligeant à rompre le combat. Le troisième Dewoitine (lieutenant Lei Ting-chi, n° 1701) se trouve quant à lui à 3 500 m. Étant trop bas et volant trop lentement pour tenter la moindre action contre le premier groupe de bombardiers, il ne peut que se rabattre sur le deuxième groupe et faire deux passes sans succès d'ailleurs. Le combat se termine sans résultat pour les pilotes chinois.

La nuit suivante, le capitaine Hu Tsuo-lung conduit deux D.510C et un I-15bis à l'interception d'un autre raid japonais se dirigeant sur Chengtu. Mais cette fois, seul Hu est capable d'atteindre les bombardiers ennemis. De nouveau, ses armes s'enrayent, malgré la précaution prise d'attaquer les bombardiers par en dessous. Cette action est la dernière réalisée par un D.510C du 17th PS. En juin, le 5th PG cède ses avions aux 3rd et 4th *Pursuit Groups* avant d'être mis au repos.

Les quatre D.510C qui restent en service sont remis au 3rd PG. Les actions sont rares pour les Dewoitine, mais, le 24 juillet, un appareil participe à l'interception d'une formation de Type 97 de l'armée japonaise qui attaque Chengtu. Une seule passe peut être effectuée avant que le pilote soit distancé par les avions japonais. Les Dewoitine chinois se trouvent à cette époque dans un état général assez déplorable. Le 4 octobre, deux Dewoitine tentent d'intercepter des *Zéro* japonais, avions qui viennent juste d'apparaître sur ce théâtre d'opération. Les *Zéro* parviennent à détruire plusieurs avions sur le terrain de Chengtu, dont un D.510. Le lendemain, un autre Dewoitine qui attendait d'être réparé à Fenghuangshan est perdu au sol, mitraillé par les *Zéro*, un autre étant gravement endommagé par un Fleet d'entraînement alors qu'il décollait. La carrière chinoise du D.510 s'achève tristement quand le dernier Dewoitine encore en état de vol est abattu en combat par des *Zéro* le 26 octobre 1940. En effet, lors d'un vol de convoyage, le lieutenant Shi Ta-lu est surpris à bord du D.510C G-5802 par les chasseurs japonais qui l'abattent sans lui laisser la moindre chance. Shi est tué sur le coup.



Un D.510C du 59th *Pursuit Squadron*, portant le code P-5908 sur la dérive, sur la base de Chengtu. (Collection J. Mutin)

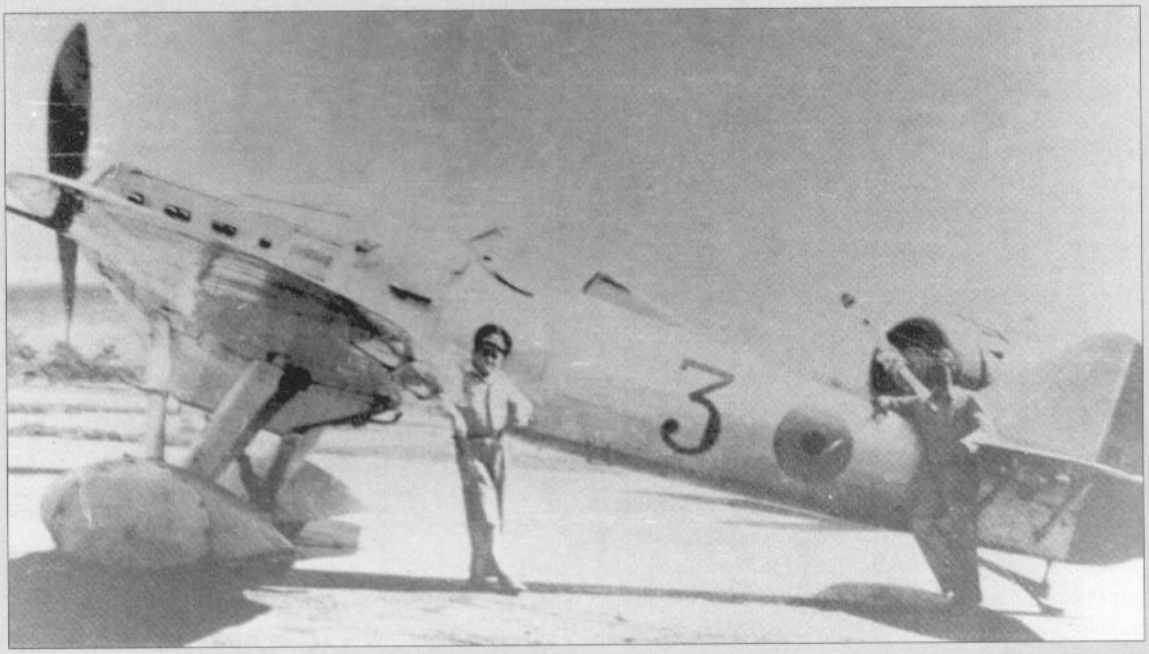
Le Venezuela

À la fin de l'année 1934, le gouvernement vénézuélien dirigé par le général Juan Vicente Gomez passe une importante commande de matériel à la France. En plus de trois Morane-Saulnier MS-147, trois Morane-Saulnier MS-230, neuf Breguet Br 273, trois Lioré-et-Olivier LeO 23-2, le Venezuela se porte acquéreur de trois Dewoitine D.500, qui prendront la dénomination de **D.500V**. Le 22 janvier 1935, une mission militaire commandée par le *Capitán* Alcides Quintero, accompagné par les *Tenientes* Jesús Zafrané et Guillermo Pacanis, embarque pour la France. Elle arrive le 6 février au Havre.

Les pilotes vénézuéliens sont dans un premier temps envoyés sur la base de Chartres pour y parfaire un entraînement de navigation, de vol de nuit et de vol aux instruments. Une fois ce cours terminé, ils rejoignent la base de Toulouse pour y subir un entraînement plus poussé dans le domaine du vol acrobatique sur MS-230. En octobre 1935, les pilotes sont fin prêts à repartir vers le Venezuela avec les avions commandés.

Un mois plus tard, les grandes caisses qui contiennent tous

Retourné comme une crêpe, ce D.510C du 41st PS à Kumming. C'est le même avion que l'on voit en cours de redressement en page 26. (Photo W. Labussière)

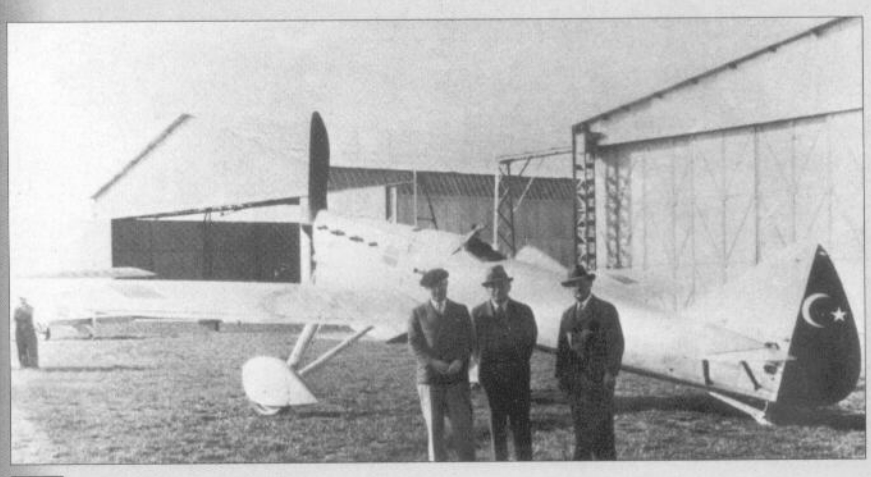


Le troisième D.500V à Maracay.
Il sera aussi le dernier survivant du trio vénézuelien. Ces appareils avaient été prélevés sur les chaînes de montage de Lioré-et-Olivier et portaient les numéros constructeur 43, 48 et 49, correspondant aux numéros de série 59 ,64 et 65.
(Collection J. Arraez Cerda)

les avions sont déposées sur le terrain de Maracay. Les appareils sont vite remontés et essayés en vol avec succès. Le 30 novembre 1936, les trois D.500V sont officiellement remis à l'escadrille de chasse *Venezuela* du groupe de chasse du régiment d'aviation n° 1. Cette escadrille est commandée par le *Capitán* Jesús Zafrané. Les autres pilotes sont le *Subteniente* Jesús López Henriquez et *Sargento 1°* Carlos Arias. Les mécaniciens affectés aux Dewoitine sont alors Antonio Reyes Carvallo, Delfin Rosales et José Gozalo Sanabria. Les avions restent à Maracay (à 200 km à l'ouest de Caracas), car c'est alors le seul terrain militaire vraiment adapté. Les trois D.500V reçoivent les matricules 1 à 3 qui sont peints sur le fuselage.

La carrière des Dewoitine au Venezuela sera des plus courtes. Le 30 avril 1937, le *Capitán* Zafrané décolle à bord du D.500V n° 1 pour un vol de routine. Pour des raisons inconnues, il s'écrase au nord de Boca del Rio, non loin de l'aérodrome; il est tué sur le coup. La conséquence de cet accident est qu'après cette date, les D.500V prennent l'air moins souvent. Cet accident n'ayant pas été élucidé, les pilotes de l'unité entretiennent une certaine appréhension à voler sur le Dewoitine, même s'ils ont les compétences pour le piloter. Ils volent sur des avions qui sont à leurs yeux plus simples et délaissent ainsi les Dewoitine. En 1938, une mission militaire italienne arrive avec des bombardiers Fiat BR.20 mais surtout des chasseurs Fiat CR.32. Les D.500V et les Fiat CR.32 sont intégrés dans la même unité de chasse, mais les Dewoitine volent toujours aussi peu, les pilotes leur préférant les Fiat CR.32. En juillet 1939, le D.500V n° 2, est victime d'une avarie moteur et devant l'impossibilité de le réparer sur place, l'avion est rangé dans le fond d'un hangar. Quant au dernier D.500V, le n° 3, il est officiellement radié des listes le 20 juillet 1940, mais il est fort probable qu'il était *de facto* hors service depuis plusieurs mois, notamment en raison de l'absence de rechanges.

Le seul et unique D.510T à Toulouse.
Emile Dewoitine (à droite) pose en compagnie de MM. Doumerc et Callebat.
(Collection J. Mutin)



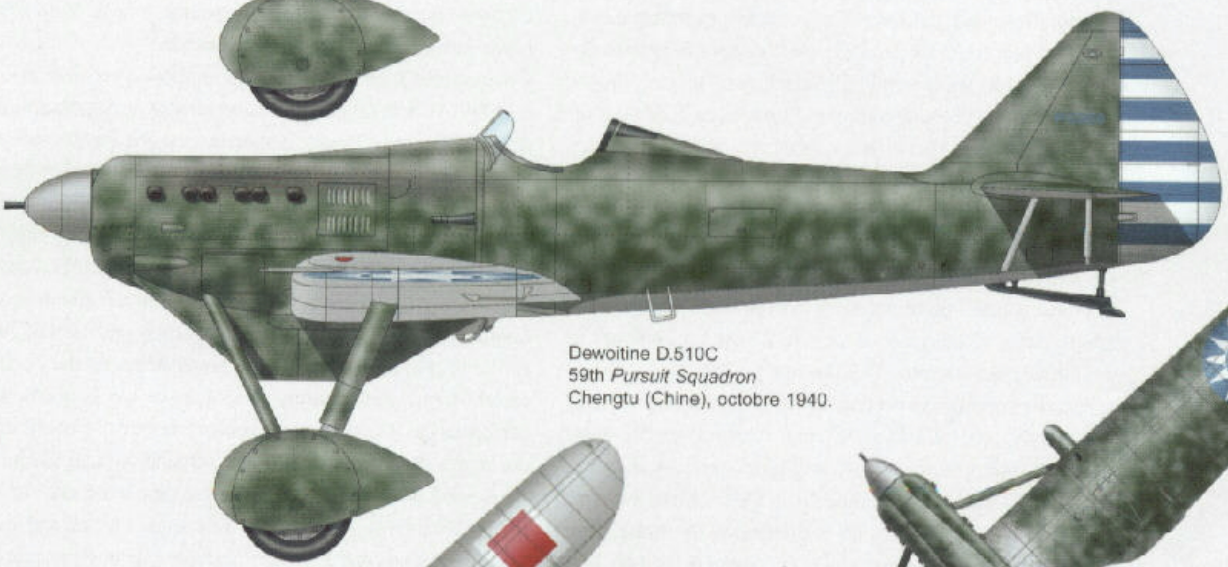
La Turquie

La Turquie est l'un des pays étrangers qui s'intéresse au D.500 avec moteur-canon, et ce dès juin 1934. Les Turcs demandent à la SAF de modifier l'avion pour qu'il puisse recevoir des mitrailleuses Colt-Browing alors en usage dans la force aérienne turque, ainsi qu'un appareil photographique et des lances-bombes sous voilure capables de transporter des bombes de 50 kg de fabrication turque.

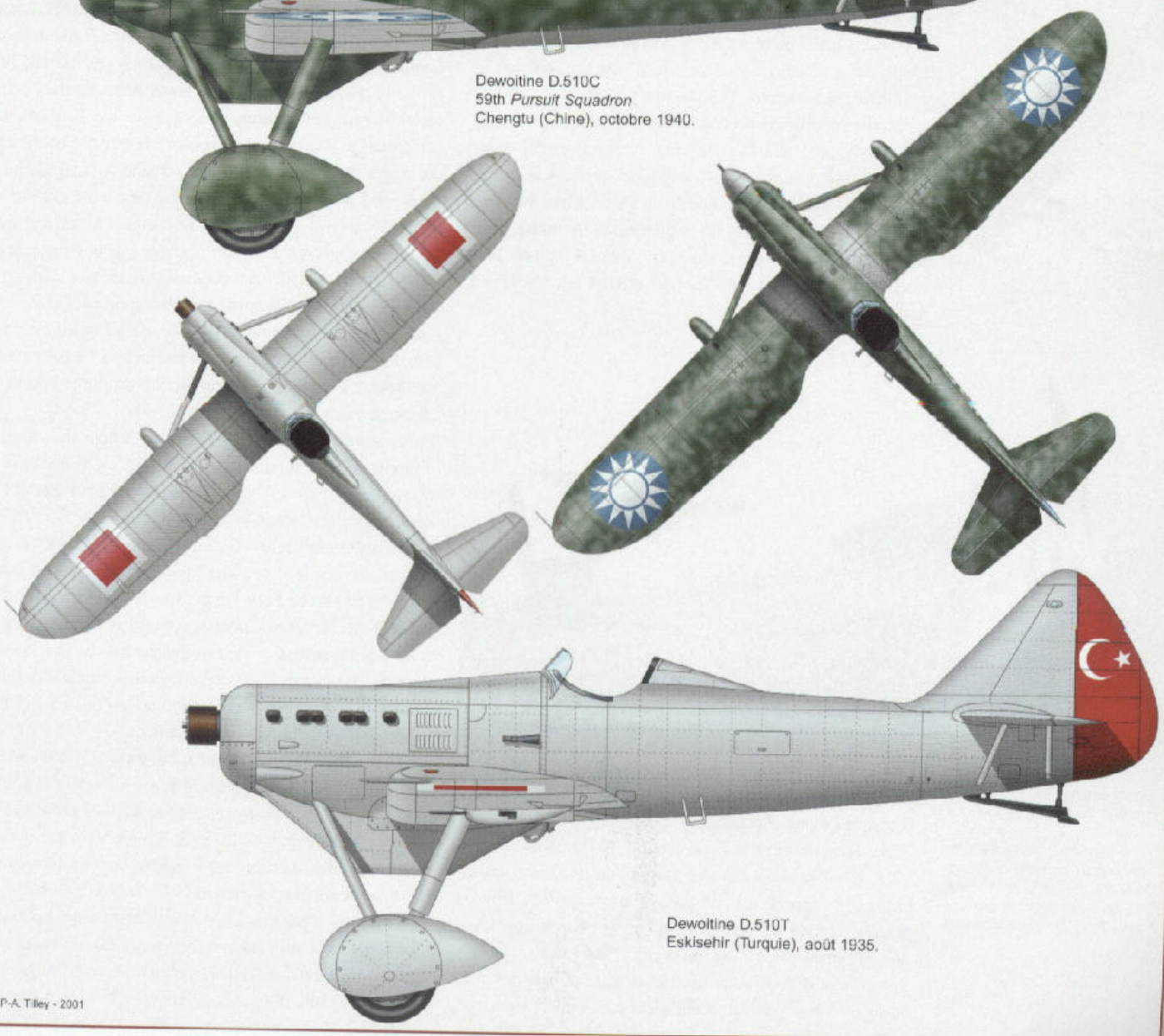
Le 15 septembre suivant, une lettre de commande portant sur 36 appareils avec moteur 12 Ycrs au prix unitaire de 278 000 francs est signée. Ils prennent la dénomination de **D.510T**. Cette lettre fixe les conditions de livraison en trois lots, dont les dates d'échéance sont respectivement les 15 avril, 15 mai et 30 mai 1935. En fait, cette lettre stipule aussi que seule l'installation complète de l'équipement pour le vol de nuit doit être effectué en France, le reste des modifications en Turquie. Suite à cette lettre, les Turcs formulent leur intention de fabriquer 30 D.510 supplémentaires sous licence dans un délai d'un an dans leur usine de Kayseri. La signature du contrat définitif a lieu à Ankara le 1er décembre 1934.

À la date de la première échéance, le 15 avril, les douze premiers D.510T n'ont toujours pas été livrés. Le gouvernement Turc reçoit comme explication du constructeur que les machines qui leur étaient destinées ont été réquisitionnées par le gouvernement français. Recevant par la suite un démenti formel des autorités françaises, le ministère turc de la Défense nationale notifie par écrit, le 11 mai 1935, l'annulation pure et simple du contrat aux torts du constructeur. Par la suite, il semble que les Turcs aient fait savoir qu'ils

Dewoitine D.510C
41st *Pursuit Squadron*
Kumming (Chine), septembre 1938.



Dewoitine D.510C
59th *Pursuit Squadron*
Chengtu (Chine), octobre 1940.



Dewoitine D.510T
Eskisehir (Turquie), août 1935.

© P-A. Tilley - 2001

auraient accepté un délai de livraison raisonnable si la situation avait été exposée en toute franchise…

Le problème vient du fait que LeO-SAF connaît à l'époque des difficultés avec le premier lot de D.500/501. Deux accidents intervenus en décembre 1934 ont obligé la direction à interrompre provisoirement le fabrication des D.500/501 en attendant les modifications nécessaires. Lorsque les Turc résilient leur contrat, seules sept cellules incomplètes existent.

L'histoire des D.510T aurait pu s'arrêter là. Cependant, les Turcs lancent en novembre 1934, peu avant la signature du premier contrat, une consultation pour une seconde tranche de 36 monoplaces de chasse équipés pour le bombardement en piqué. Les Turcs précisent que si le D.510 arrive à prouver son aptitude dans ce domaine, une commande ferme suivrait. De ce fait, LeO annonce qu'un avion de démonstration sera prêt le 15 février 1935 pour une série de tests qui doit se dérouler sur le terrain d'Eskisehir en Turquie. Malgré les déboires du premier contrat et l'arrivée en Turquie d'un Curtiss remplissant les mêmes fonctions que le D.510, les Turcs maintiennent la proposition faite à LeO-SAF et acceptent que l'embarquement à Marseille du D.510 promis soit reporté au 16 mai 1935.

Le D.510T de démonstration est hâtivement préparé à Toulouse à partir du troisième prototype que l'État français vient juste d'abandonner. Il vole le 27 avril à Toulouse et embarque pour Istamboul où il arrive fin mai. Le 11 juin, il effectue un premier vol et termine sa première série de tests début août 1935. Le D.510T ainsi modifié semble avoir suscité l'intérêt des autorités militaires turques au point qu'elles ont envisagé l'achat de 36 ou 45 machines avec une hélice tripale. Cependant, les négociations ont traîné pour d'obscures raisons commerciales et d'intérêts industriels et ont capoté en février 1936. L'unique D.510T retournera peu après en France.

Le D.510A sera victime d'un quiproquo qui fera perdre tout l'intérêt que la RAF portait au modèle. Les Britanniques, qui ne s'intéressaient qu'au moteur-canon, avaient tout simplement oublié de commander le canon ! (Collection R.C. Sturtivant)

Le Royaume-Uni

Intéressée par le concept du moteur-canon, la Grande-Bretagne décide d'acheter un exemplaire du D.510 pour étude, achat qui fait l'objet du contrat 394415/35 du 30 mars 1936. En effet, si l'armement standard des chasseurs britanniques de l'époque est constitué de mitrailleuses (deux ou quatre), la RAF est consciente qu'un armement plus lourd doit être envisagé pour ses futurs chasseurs. Les Hurricane et Spitfire sont déjà à l'étude avec leurs huit mitrailleuses mais quelques doutes germent quant à leur efficacité à long terme, surtout après des essais de tir sur des plaques de blindage d'avion qui ont démontré le faible pouvoir de pénétration des balles 0.303-in (7,7 mm).

L'exportation est autorisée par la France le 7 août 1936 et le **D.510A**, dénomination attribuée à cet avion, vole le 19 août 1936 à Francazal. Cette célérité s'explique par le fait que la SAF prélève le fuselage n° 70 sur les chaînes de montage. L'avion est vite convoyé à Villacoublay et arrive à Martlesham Heath le 21 août. Sur cette base se trouve l'A&AEE *(Aeroplane and Armament Experimental Establishment)* où le D.510A doit être testé.

L'avion arrive en Grande-Bretagne sans armement. Le contrat ne stipulait que l'achat de la cellule – uniquement. L'achat du moteur, de l'armement (qui comprend un canon Hispano HS 9 et deux mitrailleuses Darne) et des munitions est du ressort du ministère de l'Air anglais. Or, seul le moteur a été livré, parce que seul le moteur a été commandé !

L'avion reste donc au sol pendant un mois et reçoit le matricule L4670. À la fin du mois de septembre, le responsable du développement technique demande à ce que l'avion subisse une série de tests portant sur ses performances de vol en attendant l'armement. Il lui est répondu qu'aucune information concernant les devis de poids, de chargement, en bref le manuel de vol, n'a été fournie par le constructeur ! En conséquence, il est suggéré de refaire une série de vols avec les conditions identiques à celles du convoyage. Le D.510A revole et quelques données sont enregistrées, même si elles restent très fragmentaires, surtout en ce qui concerne les performances. Cependant, les vols ont montré une bonne efficacité des commandes, avec une certaine critique envers le gouvernail de direction qui est trouvé plus lourd que sur les avions britanniques de l'époque. Les Anglais apprécient aussi les manettes de contrôle, bien disposées et le manche, que les pilotes trouvent également efficace. Aucun vice particulier dans les différentes phases de vol n'est constaté. Les Anglais sont séduits par le harnais de sécurité, qui est qualifié comme l'un des meilleurs jamais essayés jusqu'alors. Le point d'ombre noté est le manque de protection du pilote en cas de capotage au cours d'un atterrissage.

Entre-temps, l'absence du canon commence à semer la discorde au sein du ministère de l'Air. L'A&AEE et le DTD (*Director of Technical Development*) précisent que si l'on désire installer le canon au milieu du moteur, certaines modifications majeures doivent être apportées. Il est avancé par certains que le moteur qui équipe le D.510A n'est pas un 12 Ycrs mais un 12 Ybrs. Par la suite, l'A&AEE apprend par le DTD que la partie du contrat concernant l'achat du canon n'est pas bloquée à un niveau quelconque de la hiérarchie administrative mais tout simplement inexistante. Puisque le ministère n'avait pas reçu de demande pour l'achat d'un canon, il n'avait pas pu le commander...

Le 18 janvier 1938, l'avion est remis au RAE (*Royal Aicraft Establishment*) à Farnborough – le CEV anglais. Il n'effectue que cinq vols en mars, dont le dernier provoque des dommages au radiateur. Le RAE signale alors que le radiateur est défectueux et qu'il nécessite des réparations. L'affaire n'aboutit pas car, en 1938, le D.510, avec ou sans son canon, n'a pas beaucoup de valeur puisque le prototype du Westland Whirlwind avec ses quatre canons est en cours de montage. L'avion reste immobilisé dans un hangar et est finalement radié des listes de contrôle le 31 octobre 1938 après 51 h 30 min de vol à son actif.

L'Espagne

Les premiers chasseurs Dewoitine de la série D.500/510 sortent des chaînes de fabrication alors que la guerre civile espagnole poind à l'horizon. Quand le conflit éclate en juillet 1936, la Société des Nations prend des dispositions (toutes relatives) pour empêcher l'extension du conflit, en interdisant, entre autres, la vente d'armes aux antagonistes. Le gouvernement Républicain espagnol, dès le début des combats, cherche à acheter des avions. En France, des représentants républicains trouvent à Toulouse deux cellules presque achevées du contrat turc. Les appareils sont restés ainsi pendant plus d'un an et demi car l'armée de l'Air n'avait pas voulu les reprendre. Cela aurait engendré un coût important car ces avions étaient trop différents des appareils de série français. Avec la complicité de Jean Moulin, chef de cabinet du ministre de l'Air Pierre Cot (la France appuyait les Républicains), ces avions prennent le chemin de l'Espagne. Pour donner une forme légale à ce projet, ces avions sont vendus au Hedjaz (nom d'un émirat saoudien qui a fusionné avec l'émirat de Nadjad pour former l'Arabie Saoudite). Ce subterfuge est également utilisé pour les Dewoitine D.371/D.372 et les Loire Ni.46C. Ils prennent officiellement la dénomination de **D.510TH**. Bien qu'ils aient théoriquement un équipement de vol de nuit, aucun ne reçoit de radio. En revanche, ils ne perçoivent pas l'armement dont ils auraient dû être dotés. Les deux appareils volent pour la première fois le 30 novembre 1936 et sont convoyés clandestinement le mois suivant sans armement. Le premier part de Toulouse le 18 décembre piloté par Roger Nouvel. Il est réceptionné par Henry Rozés qui décolle le jour suivant pour l'aérodrome d'El Prat de Llobregat prés de Barcelone pour le remettre aux Républicains. Le deuxième D.510, piloté par Georges Delage décolle de Villcoublay pour Toulouse mais est victime d'une avarie et doit faire un atterrissage forcé à Rodez. L'avion est démonté et fait le trajet en camion jusqu'à Barcelone. La République espagnole envisage d'acquérir d'autres D.510, mais le stratagème utilisé pour les deux premiers avions est éventé et provoque quelques remous dans le monde politique français. Cela met fin au projet. L'autre conséquence est que le gouvernement français demande à son homologue républicain de restituer les deux moteurs-canons, considérés comme « secret militaire ». Ces derniers prennent donc le chemin de la France, laissant les Républicains avec deux cellules à motoriser qui sont entreposées à Sabadell. Ils restent ainsi pendant un an sans moteur, quand à la fin de 1937, ils reçoivent des moteurs soviétiques M-100, provenant de Tupolev SB-2. Ces derniers, dérivés du moteur Hispano-Suiza 12 Ybrs sont devenus disponibles en quantité, ce qui ne pose aucun problème pour le montage. Pour faciliter la maintenance, l'armement est changé en mitrailleuses soviétiques PV-1 de 7,62 mm.

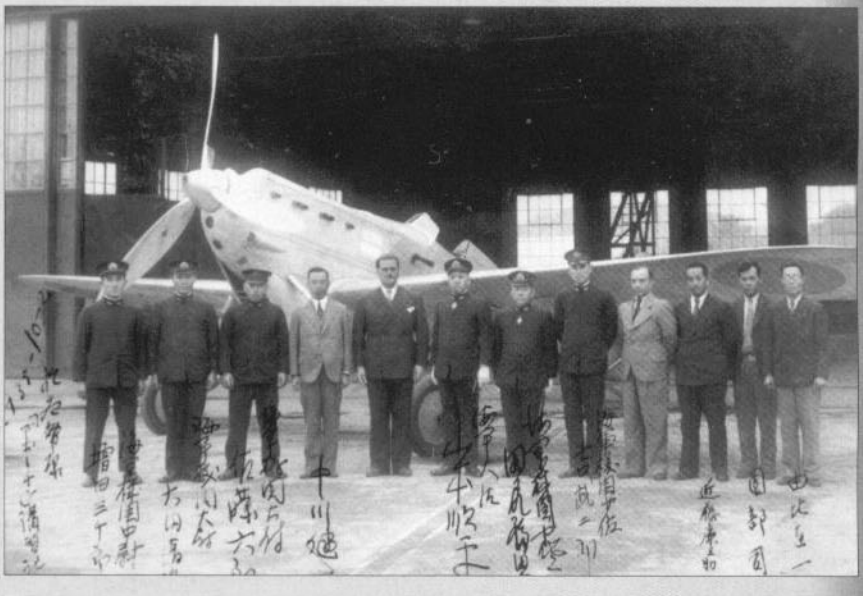
Les D.510 sont finalement mis en service au sein de la 1ère escadrille du groupe de défense côtière N° 71 basé à Barcelone. Ils portent les codes CW-001/002. Avec un Fiat CR.32 capturé, ils forment une patrouille de défense. Les seules actions qu'ils réalisent sont des vols de surveillance de la côte méditerranéenne entre Gérone et Almeria. Ils ne rencontrent aucun avion nationaliste, alors que la propagande affirme le contraire. En effet, il est souvent admis qu'un He-59B de la AS/88 de la Légion Condor a été abattu par un D.510 le 21 mars 1938 sur le village de Cambrils, situé près de Tarragone. Or il s'avérera par la suite que cet hydravion a été perdu par le souffle de l'explosion d'un camion de munitions touché par l'une de ses bombes. Entretemps, un D.510 piloté par le sergent José Sarrió Calatayud, a décollé de Reus pour l'intercepter mais il arrive sur les lieux de l'attaque après l'explosion qui provoque la perte du He-59B. Ce pilote est néanmoins considéré comme le vainqueur du Heinkel. Il est promu lieutenant et acclamé comme un héros par la propagande républicaine. Pour le récompenser de son action, il est envoyé dans une escadrille de chasse hispano-soviétique volant sur Polikarpov I-15, mais il se montre très vite en dessous de ses prétendues capacités et sera abattu deux fois; à la seconde, il trouvera la mort.

Le Japon

Le Japon, suivant sa politique habituelle d'achat de technologie étrangère, décide d'acquérir un premier D.510 pour évaluation. Là encore, ce qui intéresse les Japonais, ce n'est pas le D.510 en tant que tel, mais son moteur-canon. Dès le début 1934, la filiale française de Mitsubishi prend contact avec la SAF pour connaître les modalités d'achat d'un D.510 pour la marine Impériale. Un second appareil est aussi demandé pour l'armée Impériale. Les contrats sont finalisés en février 1935 et

Ci-dessous :
les membres de la mission française au Japon entourés des représentants de Mitsubishi (en civil) et de la marine Impériale posent pour la traditionnelle photo de famille devant le D.510J. (Collection J. Mutin)

En bas :
alignement de D.501 lituaniens sur le terrain de Kaunas. (Collection J. Mutin)



les avions livrés en juin et juillet 1935. Ils effectuent leur vol de réception, le 2J (armée) le premier, le 25 juin et le 1J (marine), le 25 juillet. Les deux avions sont équipés de manière différente, le **D.510J** (dénomination Dewoitine) de la marine étant plus lourd que son homologue de l'armée.

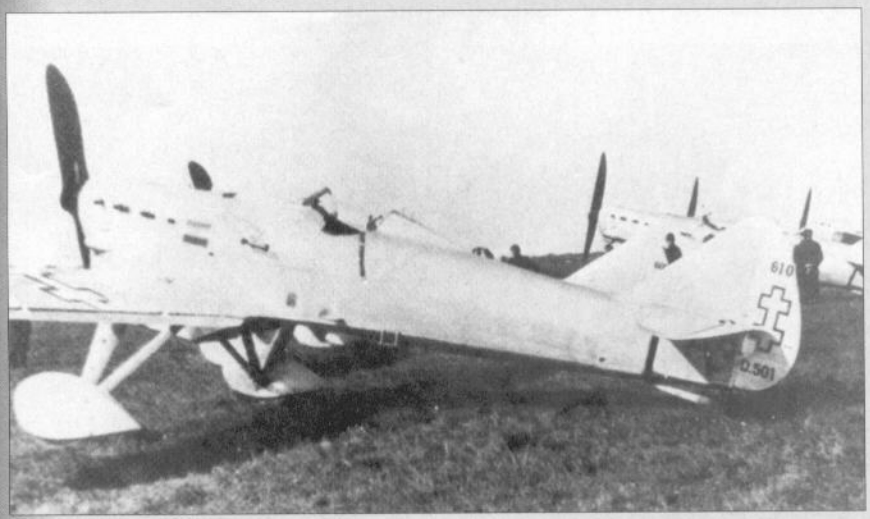
Ils embarquent peu de temps plus tard pour le Japon où ils arrivent en septembre. Les pilotes de l'armée et de la marine sont formés sur leur machine respective par le chef pilote de Dewoitine. Lors de la présence de l'équipe française, les essais du canon montrent une tendance à l'enrayage de l'arme quand l'avion dépasse un certain angle de cabré ou de piqué. Si l'on ignore le sort de ces machines, on peut en déduire que le concept du moteur-canon n'a pas intéressé les Japonais, puisqu'aucun chasseur qui entrera en service par la suite ne sera équipé de canon axial, pas même le « Tony » qui recevra pourtant le DB-601 construit sous licence.

La Lituanie

Voulant moderniser son parc aérien, la Lituanie cherche de nouveaux chasseurs dès le milieu de 1934. Elle approche alors la SAF qui propose des D.371 ou D.500. Dans le cas de ces derniers, il est envisagé de monter le moteur anglais Kestrel VI et un armement constitué de quatre mitrailleuses, deux de capot et deux d'aile. La SAF s'attelle à l'étude d'une version du D.500 à moteur Kestrel qui prend la dénomination de D.512. Quelques semaines plus tard, à la demande de la Lituanie, la SAF entreprend les travaux pour une version plus puissante qui prend la dénomination de D.515, dérivée du D.510 dont le canon de moyeu doit être remplacé par une mitrailleuse de 12,7 mm. Cependant, le gouvernement lituanien choisit finalement le D.372 dont quatorze exemplaires sont commandés en décembre 1934. Cette commande est transformée en juin 1936 en quatorze **D.501L**, les D.372 finissant leur carrière dans les rangs des Républicains espagnols.

Les machines sont livrées entre novembre 1936 et février 1937, les sept premières étant prélevées sur une commande destinée à l'armée de l'Air. Elles entrent en service au sein de la 1ère escadrille de chasse (*1.Naikintuvu Eskadrile*), dépendant du IIème groupe d'aviation (chasse), basé à Kaunas, la capitale. Les avions reçoivent l'immatriculation 601 à 614. À part le D.501L n° 606, qui est détruit suite à un amerrissage dans un lac au cours de l'été 1937, les autres machines sont toujours en service le 15 juin 1940 lorsque la Lituanie est définitivement occupée par les Soviétiques. Il semble que ces derniers n'aient manifesté aucun intérêt pour les D.501 après avoir testé leur D.510R. Il est probable que les D.501L ont subi le même sort que la plupart des avions capturés et ont fini, sans leur moteur, comme cible terrestre au cours d'exercice de tirs de la VV-S en 1940-41.

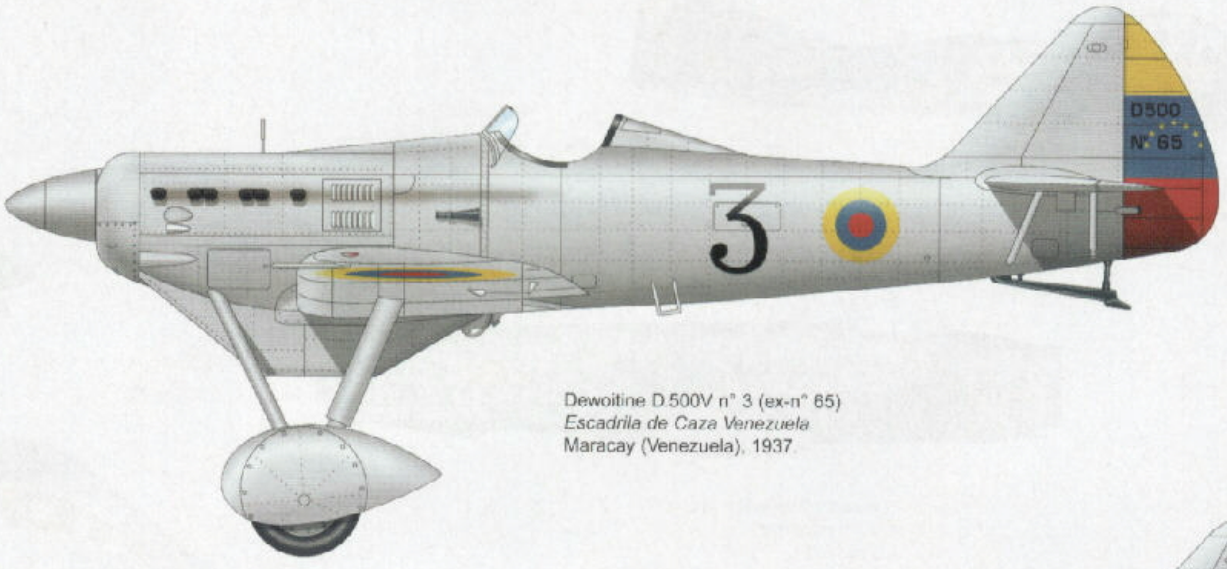
Des D.501 lituaniens sur le terrain de Kaunas. Ces appareils opéraient habituellement sans garde-boue. (Collection J. Mutin)



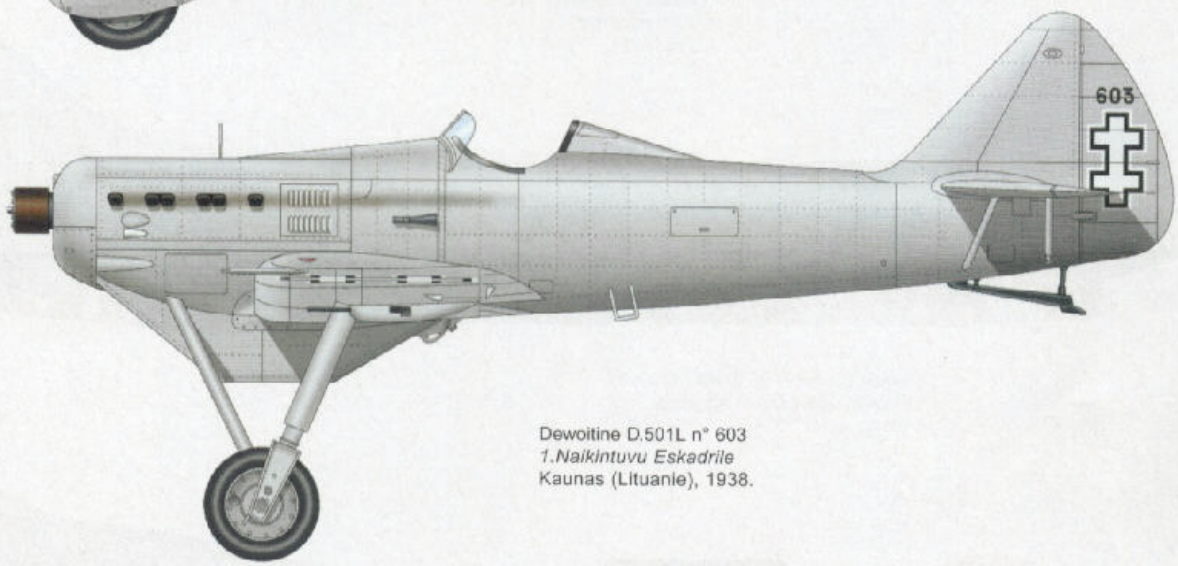
L'Union Soviétique

Les Soviétiques commandent un unique Dewoitine **D.510R** le 3 septembre 1935. Cette commande a comme but de tester le concept canon-moteur. En effet, pour les ingénieurs soviétiques, le canon tirant à travers la casserole d'hélice constitue une nouveauté technologique. Le D.510R fait son premier vol le 12 février 1936 et est remis officiellement aux autorités soviétiques à Villacoublay en septembre. Dès le mois suivant, l'avion commence ses essais au NII VVS (Institut scientifique et d'essai en vol des forces aériennes) puis au OELID TzAGI (département des tests de l'Institut central d'aéro-hydrodynamique). Le D.510R est cependant considéré comme obsolète, doté d'une stabilité insuffisante et difficile à piloter. En 1937, l'avion est victime d'un crash. Ce qu'il en reste est envoyé à l'usine n° 156 pour étude. L'Union Soviétique semble s'être rapidement désintéressée de cet avion, puisque lors de l'occupation de la Lituanie en juin 1940, les Soviétiques n'ont même pas cherché à réutiliser les D.501L capturés.

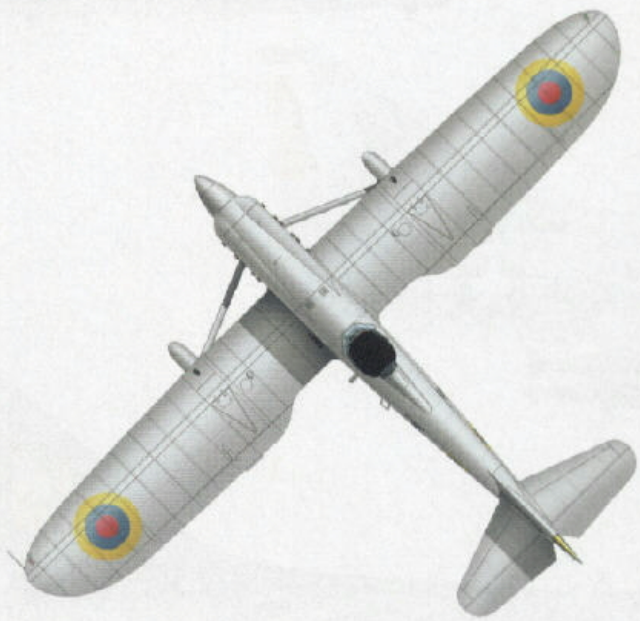
Cet article n'aurait pas pu être rédigé sans l'aimable participation de MM. Raymond Cheung, Juan Arraéz Cerdá, Jim J. Halley et Viktor Kulikov. L'auteur tient à les remercier de leur collaboration.

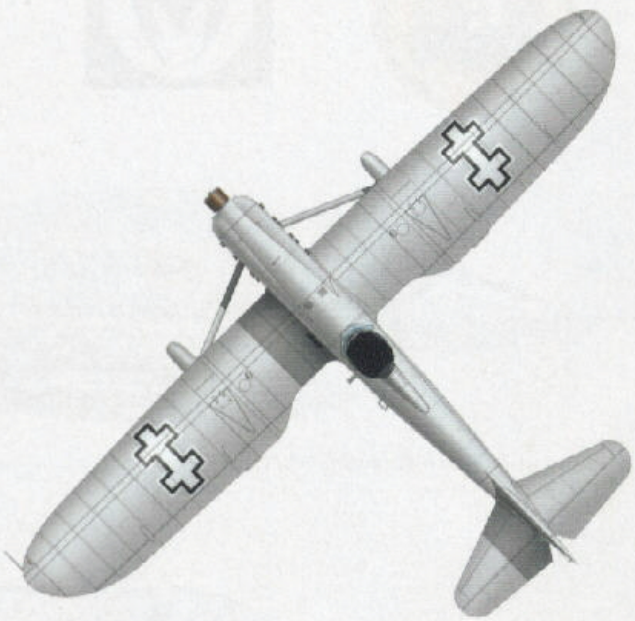


Dewoitine D.500V n° 3 (ex-n° 65)
Escadrila de Caza Venezuela
Maracay (Venezuela), 1937.



Dewoitine D.501L n° 603
1.Naikintuvu Eskadrile
Kaunas (Lituanie), 1938.





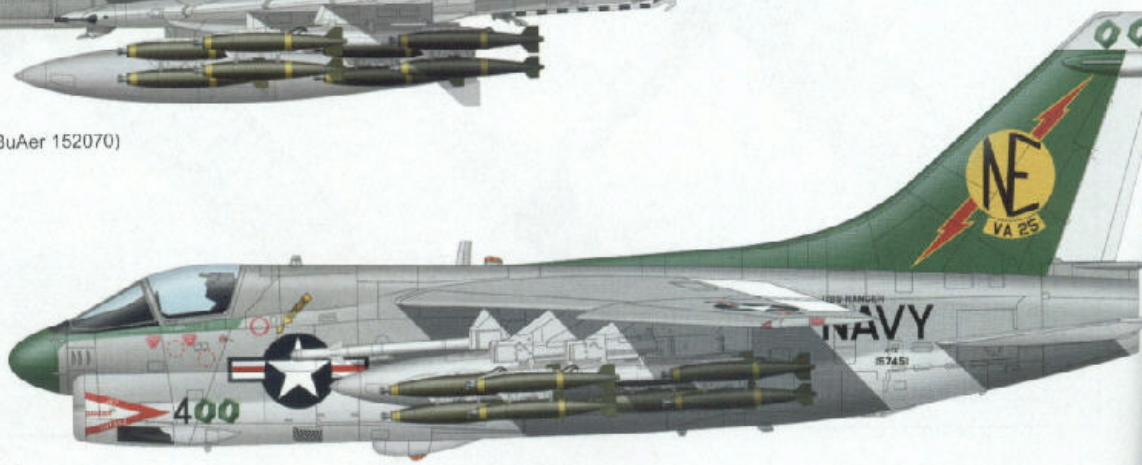
© P-A. Tilley - 2001

Cessna A-37B-CE (67-14797)
546th *Fighter Squadron* (SVNAF)
Binh Thuy, 1970.

Mikoyan-Gourevitch MiG-17F
923ème régiment
Kep, 1972.

Chance-Vought F-8E (BuAer 150328)
VMF(AW) 235 « Death Angels »
Danang, 1966.

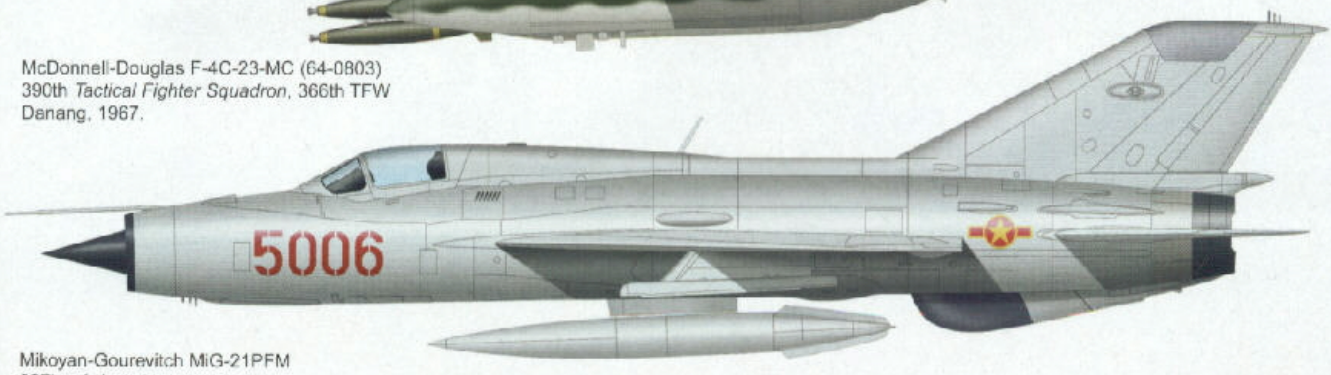
McDonnell-Douglas A-4E (BuAer 152070)
VMA-311
Chu Lai, 1971.



Vought A-7E (BuAer 157451)
Commander Juan H. Carcaba
VA-25
USS *Ranger* (CV-61), printemps 1971.

Viêt Nam (les jets)

McDonnell-Douglas F-4C-23-MC (64-0803)
390th *Tactical Fighter Squadron*, 366th TFW
Danang, 1967.



Mikoyan-Gourevitch MiG-21PFM
927ème régiment
Kep, début 1972.

Republic EF-105F (63-8319)
« Sinister Vampire »
Captaine J. Boyd - *Captain* K. Pepperell
44th *Tactical Fighter Squadron*, 355th TFW
Takhli, octobre 1970.

Northrop F-5A-25-NO (65-10560)
522nd *Fighter Squadron* (SVNAF)
Bien Hoa, 1969.

North American F-100D-25-NA
481st *Tactical Fighter Squadron*
Lieutenant-Colonel Harold Comstock
Tan Son Nhut, 1965.

© P-A. Tilley - 2001

LES COULEUR

RS DE L'ÉCLAIR

Giovanni Massimello

Sur les marques et camouflage de la Regia Aeronautica, il existe un ouvrage fondamental, « *Colori e Schemi Mimetici della Regia Aeronautica, 1935-1943* » cosigné par Umberto Postiglioni et Andrea Degli Innocenti, publié en 1977 par l'MPR. Plus particulièrement dans sa seconde édition, cet ouvrage repésente l'étude la mieux documentée et la plus fiable sur ce sujet. En nous fondant sur cette « bible », nous allons examiner plus en profondeur les camouflages et teintes appliqués au chasseur AerMacchi C.202 Folgore (éclair). Par conséquence, nous nous référerons constamment aux schémas et à la nomenclature utilisés dans la seconde édition dudit livre (que nous baptiserons plus simplement « le Postiglioni »).

L'examen de plusieurs centaines de photos en noir et blanc et de quelques-unes en couleur laisse une fausse première impression de confusion en raison de l'existence de nombreux schémas et de nombreuses teintes différents. Une étude plus approfondie de la documentation d'origine d'AerMacchi et de Breda, constructeurs responsables de la production du C.202, révèle en fait une *évidente logique, car tous les avions issus des mêmes* chaînes de montage à la même période recevaient invariablement le même type de camouflage. Autrement dit, deux schémas différents n'ont jamais coexisté dans la même usine. À l'inverse, une plus grande variété se trouve à l'échelon des unités, particulièrement vers la fin de la guerre, lorsque des appareils de diverses provenances et de divers âges opéraient ensemble. Ce fait est probablement celui qui a engendré ce sentiment de confusion qui n'a jamais existé à l'échelon des chaînes de production.

On a souvent dit par le passé qu'une grande diversité de schémas de camouflage (parfois baptisés de noms fantaisistes) avait été régulièrement adoptée à l'échelon des unités pour répondre spécifiquement aux conditions des théâtres d'opétrations. En fait, les schémas de camouflage du Folgore sont au nombre de deux : *Metropolitano* (métropolitain) et *Africa Settentrionale* (AS, Afrique du Nord). Le premier consistait (après l'adoption des nouvelles normes issues à l'été 1941 et mises en œuvre à partir d'octobre) en une teinte unique *Verde Oliva Scuro* (vert olive foncé) sur le dessus (schéma F1 du Postiglioni) et le second en deux teintes, *Verde Oliva Scuro* et *Nocciola Chiaro* (noisette) pour les mêmes parties. Dans les deux cas, les parties inférieures étaient peintes en *Grigio Azzurro Chiaro* (gris-bleu clair).

La grande diversité apparente des camouflages provient du fait que le schéma AS (appliqué à partir de novembre 1941) a été interprété de manière différente en fonction →

Légende des photos

Page 40, en haut :
le C.202 MM.7719, premier exemplaire de la série III, fut livré au 9° *Gruppo* du 4° *Stormo* le 6 juillet 1941 et codé 97-9.
Le schéma de camouflage est typique des premières séries produites par AerMacchi, avec également le nez jaune réglementaire pour cette époque. L'appareil porte le double insigne du *Gruppo* (cheval cabré) sur le fuselage et de la *Squadriglia* (jambe de fer) sur la dérive.

Page 40, en bas :
le C.202 MM.7762 à sa sortie d'usine dans un fini immaculé de type métropolitain. Le nez est jaune, comme sur tous les appareils de la Regia Aeronautica entre mars et le 22 octobre 1941.
Cet appareil sera affecté à la 88ª *Squadriglia*.

Page 41 :
pendant un court laps de temps, avant d'adopter les « ronds de fumée », AerMacchi appliquait ces espèces de serpentins, comme sur le C.202 MM.7854, codé 151-5, du 20° *Gruppo*, 51° *Stormo*.

Photos noir et blanc : collections G. Apostolo, G. Cattaneo, C. Lucchini et G. Massimello.
Photos couleur : « Nei Cieli di Guerra », N. Malizia

La rédaction tient à remercier MM. G. Massimello, l'auteur, A. Brioschi, le dessinateur, et G. Apostolo, directeur de la revue « Acrofan », pour leur permission de reproduire cet article, déjà publié dans Aerofan n° 76, jan-mars 2001.

des usines et des époques. En fait le schéma AS fut dûment appliqué aux chasseurs AerMacchi selon les normes établies par le ministère de l'Air, car ils étaient destinés à opérer outre-mer. À l'inverse, le camouflage des autres appareils, comme tous les chasseurs Reggiane, répondait à la norme F1 (vert olive foncé) car ces appareils étaient destinés à opérer depuis la métropole.

Maintenant, procédons avec ordre et méthode.

Le prototype du C.202 (MM.445), terminé juste deux mois après l'entrée en guerre de l'Italie, était à l'origine peint en une teinte unique claire, probablement du *Grigio Mimetico* ou *Cachi Avorio Chiaro* (gris camouflage) avec les bandes tricolores (vert-blanc-rouge) sur le gouvernail. Cette machine reçut ensuite le camouflage opérationnel standard de l'époque, avec trois tons appliqués selon la méthode habituelle d'AerMacchi : un fond *Verde Mimetico* 2 (vert camouflage n° 2) sur les surfaces supérieures avec des taches rondes et douces de *Giallo Mimetico* 4 (jaune camouflage n° 4) partiellement recouvertes d'un moucheté de *Bruno Mimetico* (marron camouflage); les parties inférieures étaient peintes en *Grigio Mimetico* – ce schéma est codé C8 par Postiglioni. Le camouflage supérieur était également appliqué sur la casserole d'hélice et étendu, selon une pratique habituelle chez AerMacchi, à toutes les surfaces latérales (y compris les côtés du radiateur ventral) et les bords d'attaque des plans et des stabilisateurs horizontaux.

Ce même schéma fut employé sur les premiers exemplaires de série, une quarantaine d'appareils dont les matricules étaient compris entre MM.7719 et 7748, qui reçurent également le marquage de nationalité en vigueur, une bande blanche de 60 cm de large autour du fuselage et une bande jaune de même largeur autour du nez, juste en arrière de la casserole.

Ces appareils ainsi peints furent livrés entre juin et septembre 1941 au 9° *Gruppo* du 4° *Stormo* à Gorizia, sa 97ª *Squadriglia*, commandée par le *Capitano* Antonio Larsimont Pergamenti, étant la première escadrille transformée; les pilotes passèrent un long moment à se familiariser avec ce nouveau chasseur à Lonate Pozzolo au cours de l'été 1941.

Tandis que se terminaient les livraisons au 9° *Gruppo*, envoyé entre-temps en Sicile puis en Libye, de nombreux et importants changements furent apportés au camouflage des avions de guerre. Toutes les teintes précédentes, dont les nuances étaient différentes en fonction du constructeur, furent remplacées selon un nouveau nuancier (annexe 10 à la circulaire) comportant douze teintes standardisées et un mode d'emploi clairement défini.

Un C.202 de la série I produit par Breda portant un camouflage de type AS. Les « serpentins » vert olive ont une forme très caractéristique.

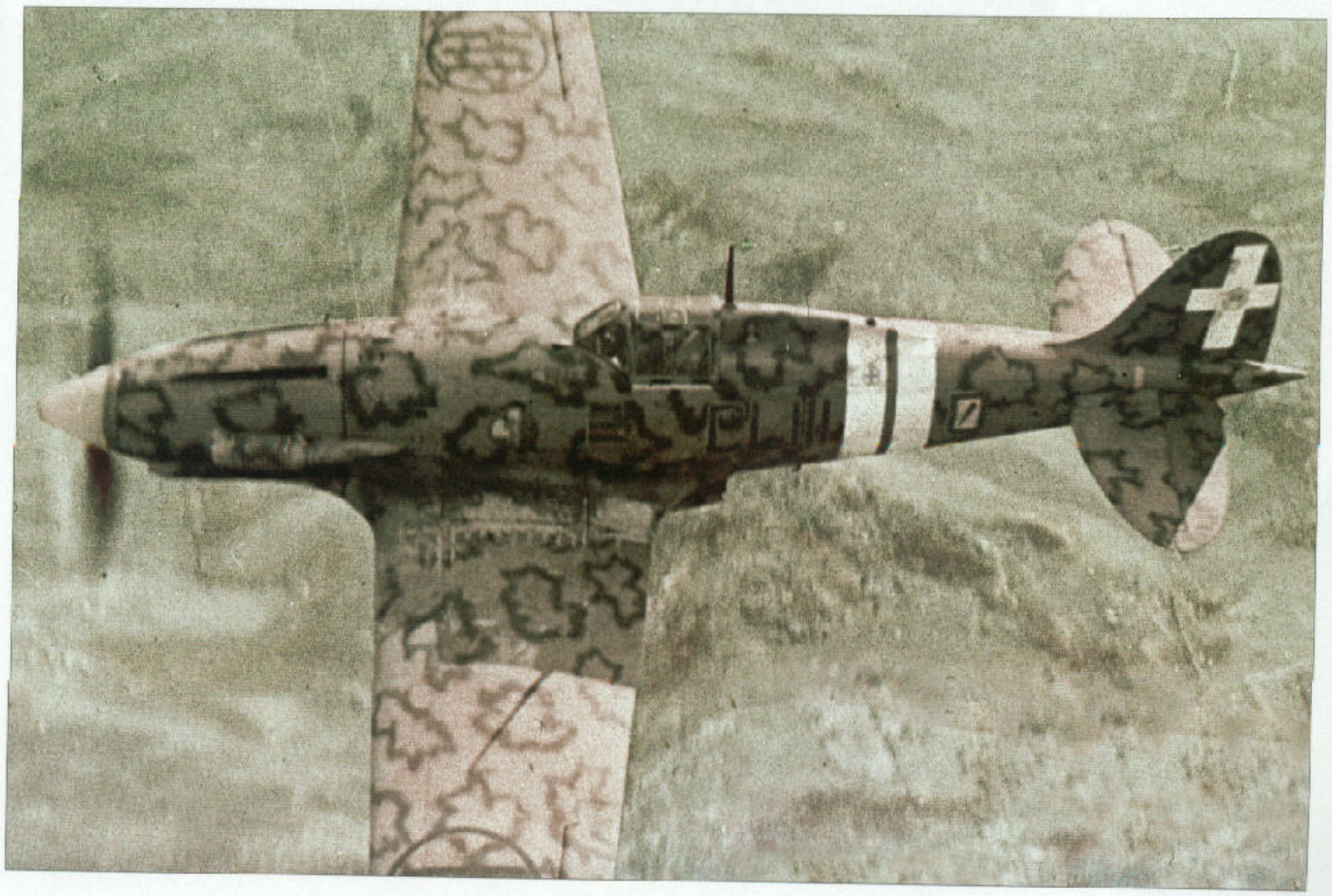
Deux C.202 de la série II portant le schéma adopté à partir du MM.7764. Les deux appareils arborent quelques taches en forme de cœur !

Ci-dessus : le MM.7794, piloté par le *Sergente Maggiore* Dotto, possède une casserole curieusement peinte en noir et blanc.

Ci-contre : le MM.7795 du *Sergente Maggiore* Monterumici avait été d'abord affecté à la 80ª *Squadriglia* du 1° *Stormo*. On note que la partie arrière du fuselage a été repeinte.

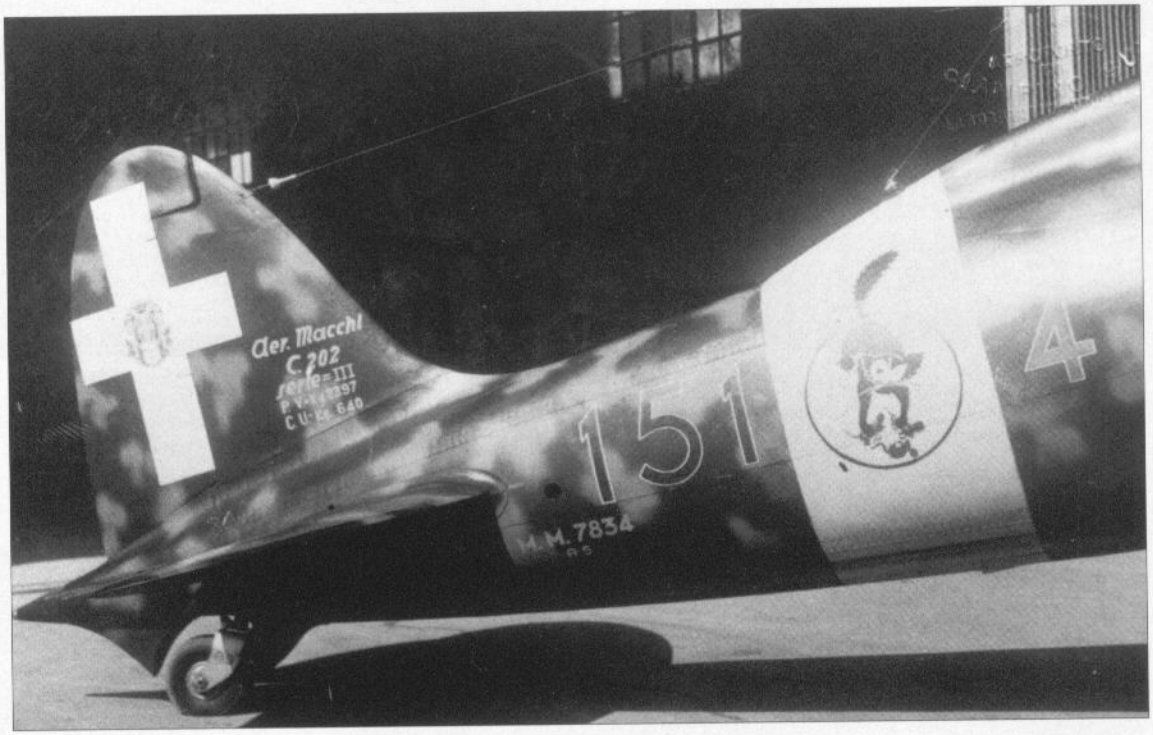
Ci-dessus :
Le MM.7421 (371-11) est l'une des machines produites par SAI Ambrosini comme le prouvent les taches vertes plus larges et la croix blanche qui s'étend jusqu'au bord de fuite du gouvernail de direction. On note les casseroles rouges, le code de la *Squadriglia* en vert clair et le numéro tactique en rouge ombré de noir.

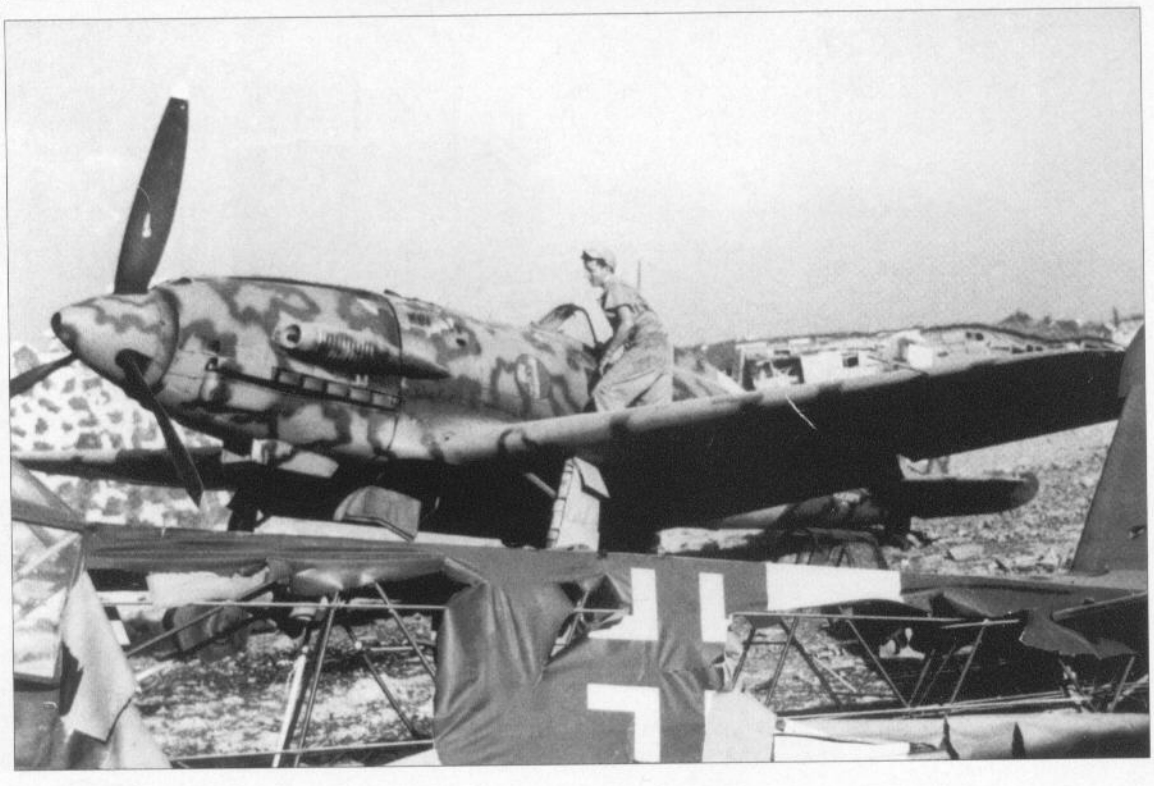
Ci-dessous :
le MM.9083 (série VII) du *Maggiore* Farini, *commandant le 153° Gruppo qui se caractérise par son code en chiffres romains*, mais aussi par son camouflage fait d'anneaux de fumée.



AerMacchi se conforma rapidement à ces nouvelles règles, fournissant au 8° *Gruppo* (2° *Stormo*) à Caselle, six C.202 (MM.7749 et 7751 à 55) flambant neufs revêtus de leur livrée métropolitaine (vert olive foncé sur toutes les surfaces). Mais à la grande déception des pilotes, après seulement une semaine, ces appareils furent transférés au 1° *Stormo* à Campoformido où ils furent rejoints par sept autres, peints de la même manière.
Toutefois la livraison de C.202 à cette unité ne fut pas exempte de problèmes et de retards, ce qui donna lieu à une vive controverse et entraîna le remplacement du général Pricolo par le général Fougier à la tête de l'état-major de l'Air. Le 1° *Stormo* devait être envoyé en tout hâte en

Ci-dessus et ci-contre : deux C.202 peints dans le nouveau schéma mis en œuvre par AerMacchi à partir du MM.7821, avec l'inversion entre la teinte de fond et celle des taches.

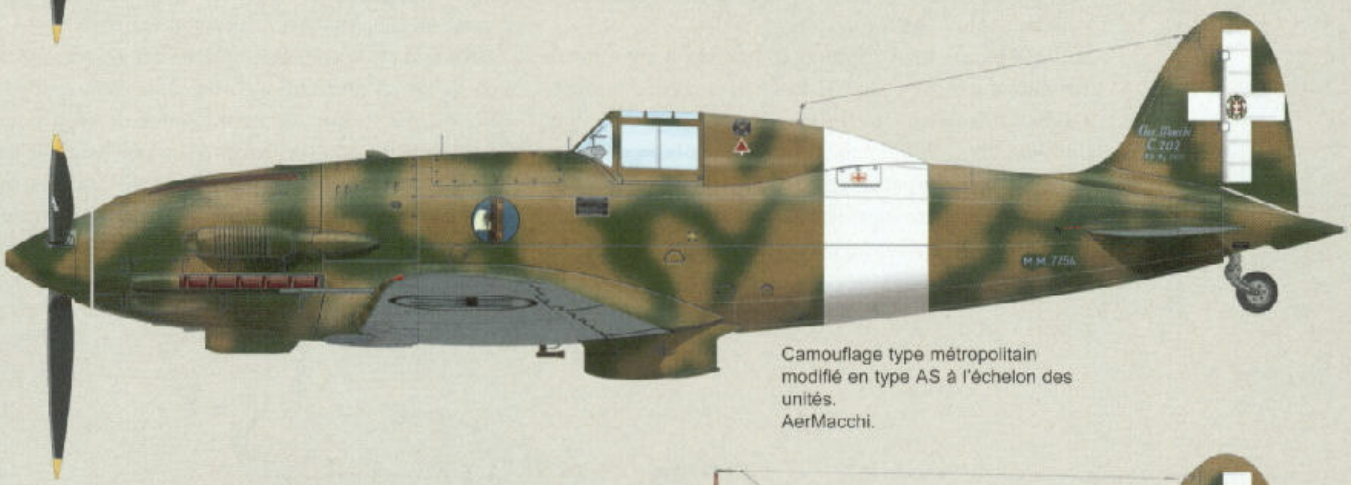




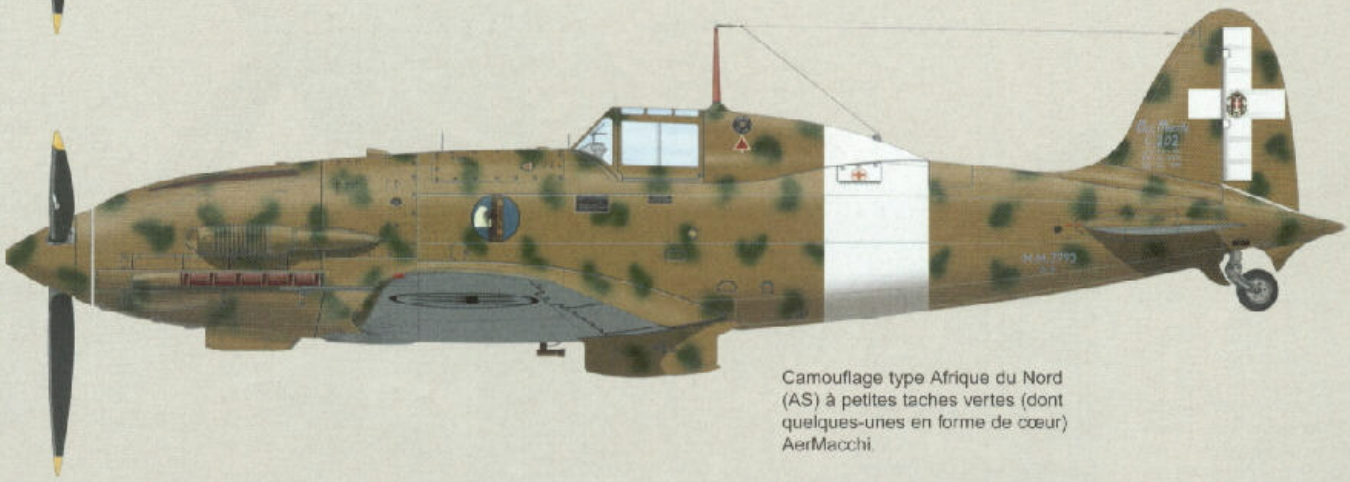
Ci-contre : un C.202 de la série XIII capturé par les Alliés en Sicile. Cet appareil appartenait au 4° *Stormo*. On note que la casserole était également camouflée avec les « ronds de fumée ».

Camouflage trois tons
AerMacchi
Antérieur à l'annexe 10.

Camouflage type métropolitain
AerMacchi
Marques d'identification antérieures
au 22 octobre 1941.



Camouflage type métropolitain
modifié en type AS à l'échelon des
unités.
AerMacchi.



Camouflage type Afrique du Nord
(AS) à petites taches vertes (dont
quelques-unes en forme de cœur)
AerMacchi.

© Angelo Brioschi – Aerofan, 2001

L'un des 12 C.202 produits par Breda et livrés au 21° *Gruppo* en Russie. Les « serpentins » sont plus larges et l'appareil porte également une bande d'identification jaune sur le nez et autour du fuselage arrière.

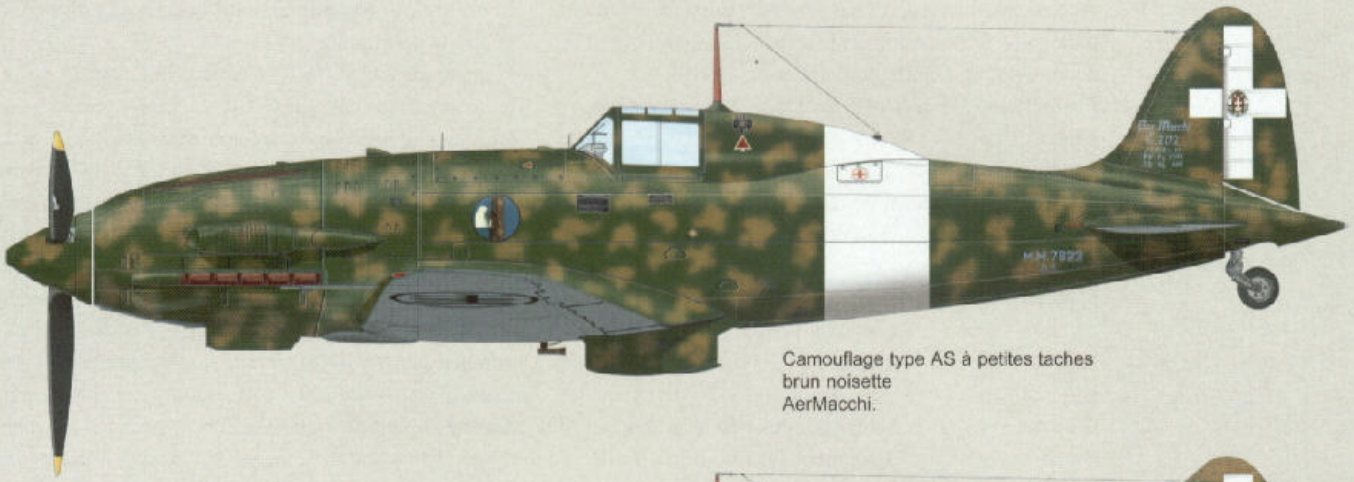
Afrique du Nord où la situation se dégradait rapidement, mais les machines n'avaient pas été prévues pour une utilisation tropicale, n'ayant ni camouflage ni filtres *ad hoc*. Les filtres furent vite trouvés et le camouflage fut aménagé sur place par l'application de larges taches irrégulières de *Nocciola Chiaro* sur le fond d'origine. Cette peinture fut passée avec beaucoup de soin afin de ne pas masquer les différentes marques de service et les numéros de série. Le jaune du capot et de la casserole avait été remplacé par du blanc depuis le 22 octobre.

Le 17° *Gruppo* du 1° *Stormo* commença à son tour sa transformation sur C.202. Il toucha les premiers exemplaires provenant de l'usine Breda de Sesto San Giovanni. Ils se différenciaient des appareils produits par AerMacchi par un détail qui permet de les identifier facilement : la teinte des parties inférieures remontait beaucoup plus haut sur les côtés et couvrait également les parties latérales du radiateur ventral. Néanmoins, même ces premiers exemplaires de chez Breda reçurent un certain nombre de retouches localement.

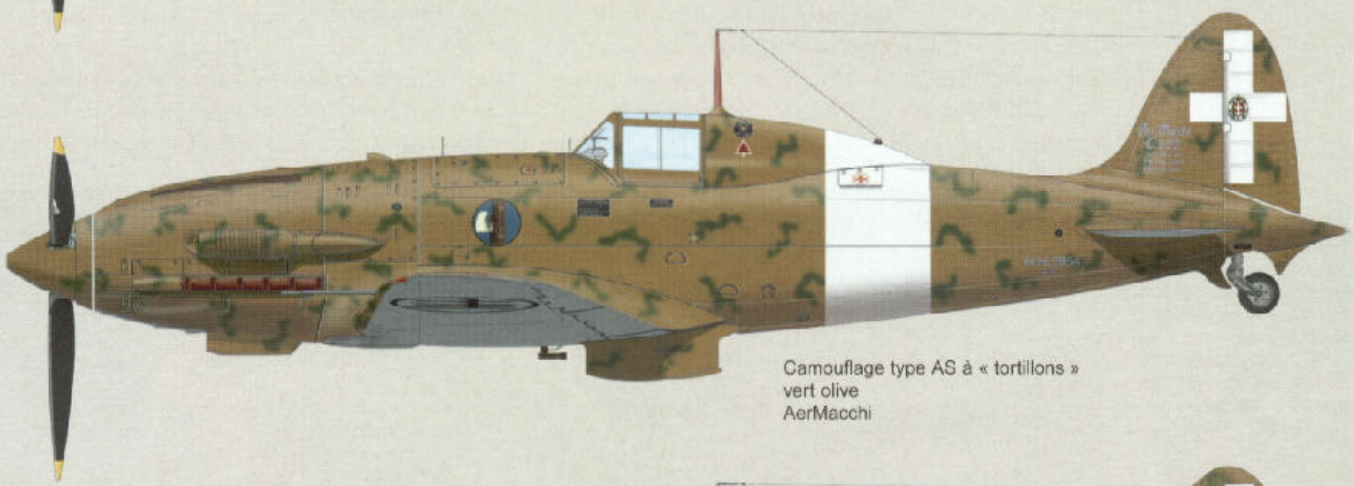
À partir de novembre 1941 et du MM.7764, toutes les machines sortant des chaînes de Lonate Pozzolo furent prééquipées pour une utilisation tropicale et reçurent un camouflage approprié. Elles se distinguaient également par la présence d'une antenne radio derrière le poste de pilotage. Pour assurer une meilleure isolation, cette antenne était en bois et simplement recouverte d'un vernis protecteur qui donnait un ton plus foncé au matériau employé.

AerMacchi et Breda (Ambrosini ne démarrant sa production qu'un an plus tard environ) utilisaient le *Nocciola Chiaro* (brun noisette) comme teinte de base pour les parties supérieures, sur lequel était appliquée une tacheture fine et éparse de vert olive. Outre la démarcation entre les teintes supérieures et inférieures déjà mentionnée, les deux centres de production se différenciaient par l'aspect de leurs taches : AerMacchi peignait des taches

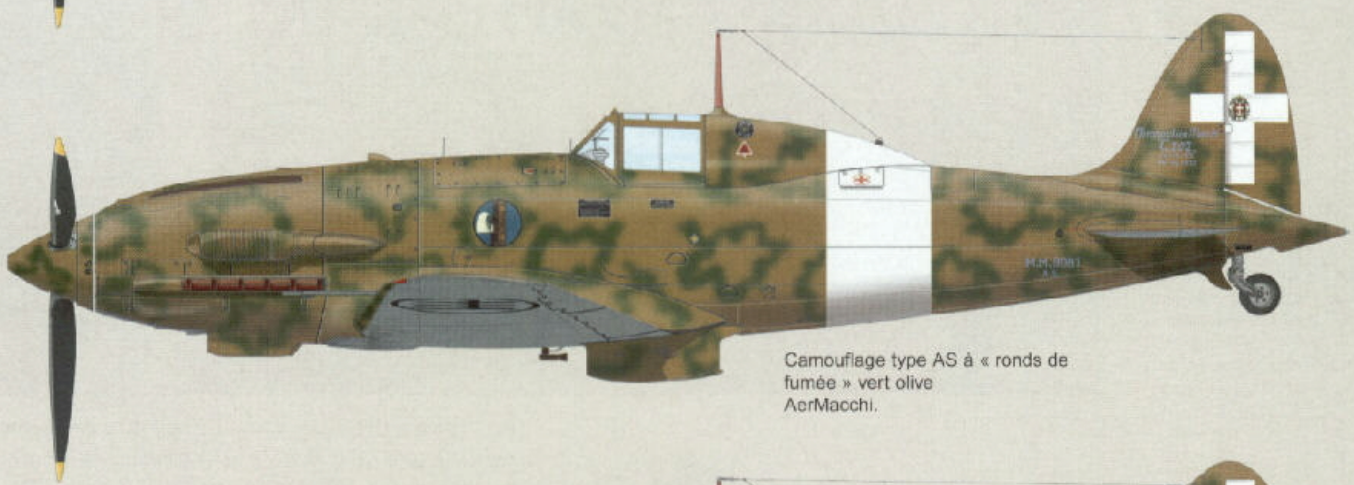
Le dernier lot produit par Breda, comprenant notamment 61 machines livrées après l'armistice, se distinguait par la plus grande densité des taches vert olive; on note que cette machine est également munie de rateliers à bombes sous les ailes.



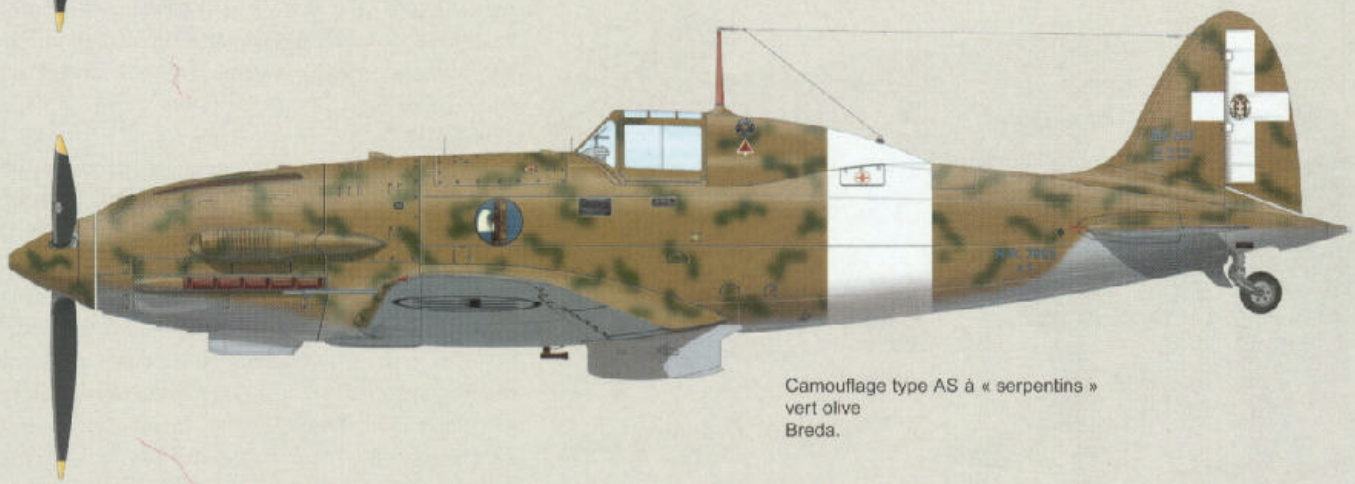
Camouflage type AS à petites taches
brun noisette
AerMacchi.



Camouflage type AS à « tortillons »
vert olive
AerMacchi



Camouflage type AS à « ronds de
fumée » vert olive
AerMacchi.



Camouflage type AS à « serpentins »
vert olive
Breda.

© Angelo Brioschi - Aerofan, 2001.

rondes (schéma D2B) et Breda des sortes de virgules ou serpentins (schéma D2A). Il est amusant de noter que les Folgore provenant de Lonate Pozzolo possédaient tous au moins une tache en forme de cœur – hasard ou clin d'œil de la part d'un peintre de l'atelier ?

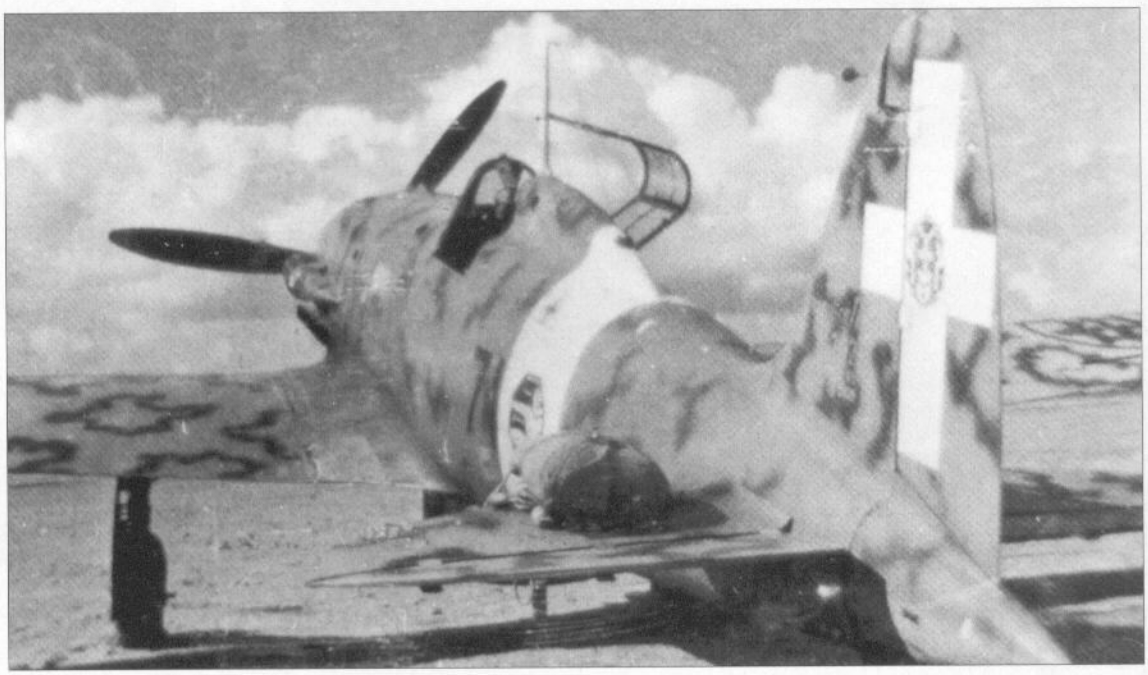
En février 1942 (à partir du MM.7281 approximativement), pour des raisons obscures, le fini tropical des appareils produits par AerMacchi fut brutalement changé par l'inversion des teintes : le vert olive devint la couche de fond et le brun noisette fut appliqué par taches rondes beaucoup plus denses (schéma D1). Les premiers appareils ainsi peints furent affectés au 4° *Stormo*, pour combler les pertes récemment subies, puis formèrent par la suite le premier lot attribué au 51° *Stormo* et plus particulièrement à la 378ª *Squadriglia* du 155° *Gruppo*.

Il est intéressant de noter que, dès que la production de Breda atteignit son rendement maximum, il fut décidé d'uniformiser la provenance des appareils par escadrille. Par exemple, la 378ª *Squadriglia* ne reçut que des machines construites par AerMacchi, tandis que la 360ª, appartenant elle aussi au 155° *Gruppo*, ne prit en compte que des appareils produits par Breda, tous peints en brun noisette avec des « serpentins » vert olive par-dessus. Cette règle fut appliquée tant que les conditions de la guerre le permirent.

Pendant ce temps, le 9° *Gruppo*, qui avait la première unité opérationnelle sur C.202, fut entièrement ré-équipé en machines neuves provenant des deux constructeurs. Ce groupe avait subi de sévères pertes dans les derniers mois de 1941, tout autant dues à l'action de l'ennemi qu'à des accidents. Cependant, tous les appareils ne furent pas détruits et quelques-uns de la toute première série survivront jusqu'à la fin de la guere. Parmi ceux-ci se trouve le MM.7712, anciennement codé 97-2, photographié dans sa livrée trois tons d'origine à Palerme en 1943, avec le code 377-1 et quelques retouches de peintures dues à plusieurs changements de marques tactiques (il servit également au sein des 86ª et 168ª *Squadriglie* du 54° *Stormo*).

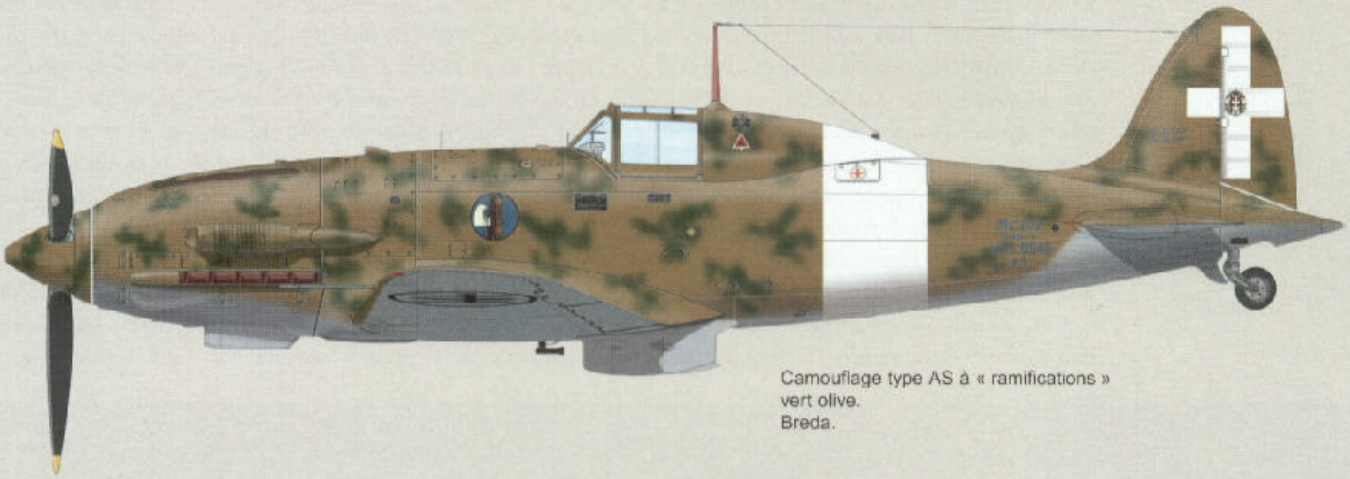
Dans les derniers jours d'avril 1942, le directeur de l'usine de Lonate Pozzolo informa le chef de l'atelier de peinture, M. Danesi, de nouveaux changements à apporter au camouflage. De ce fait, les huit derniers exemplaires de la série III (MM.7751-58) reçurent une couche de base brun noisette sur laquelle furent appliqués des « tortillons » vert olive ressemblant aux « serpentins » de Breda. Ces huit appareils furent versés à la 151ª *Squadriglia* du 20° *Gruppo*.

Ce ne fut pas le dernier changement apporté au camouflage car, vers la mi-mai 1942, les derniers C.202 produits par AerMacchi, environ 240 exemplaires des séries VII, IX et XIII, sortirent des chaînes en arborant le plus typique des schémas inventés par cette firme : des « ronds de fumée » *Verde Oliva Scuro* sur un fond *Nocciola Chiaro* (schéma D3). Les premières machines ainsi peintes permirent le rééquipement du 51° *Gruppo* alors basé à Gela (Sicile) pour les opérations au-dessus de Malte. Ce fut ensuite le tour du 23° *Gruppo* du 3° *Stormo*, suivi par le 53° *Gruppo Autonomo* et la quasi totalité des unités de monomoteurs de la chasse italienne.

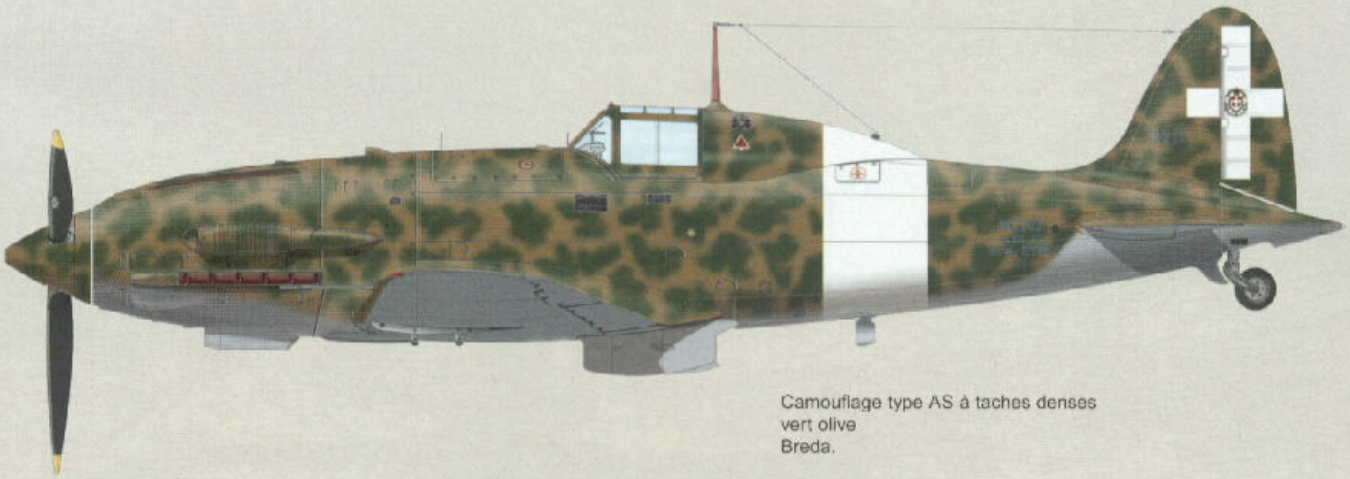


Ci-contre : un hybride. Cet appareil de la 71ª *Squadriglia* (17° *Gruppo*, 1° *Stormo*) se compose d'un fuselage construit par Breda et d'une voilure et d'un empennage arrière produits par AerMacchi. La différence des schémas de camouflage est frappante.

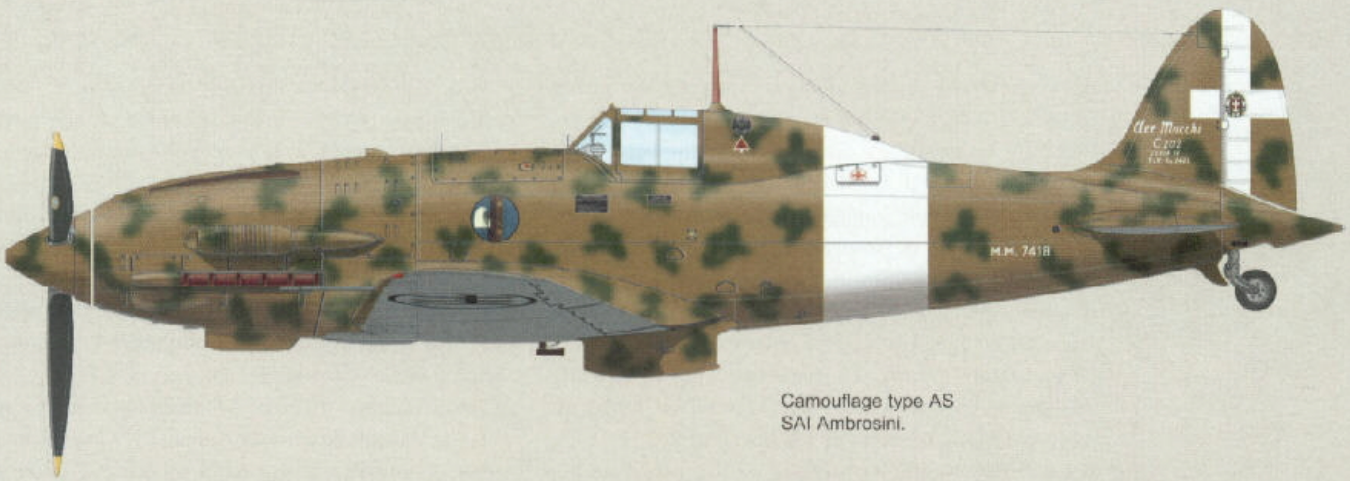
Ci-dessous : le C.202 du *Maggiore* Filippi, commandant le 23° *Gruppo* (3° *Stormo*), avait eu son camouflage retouché de manière à ce que les « ronds de fumée » soient reliés les uns aux autres pour former une sorte de maillage. On note la flamme de commandant de groupe.



Camouflage type AS à « ramifications »
vert olive.
Breda.



Camouflage type AS à taches denses
vert olive
Breda.



Camouflage type AS
SAI Ambrosini.

© Angelo Brioschi - Aerofan, 2001.

On constate que même les C.205V produits avant l'armistice de septembre 1943 – et même un peu au-delà – reçurent le même schéma. Seuls les derniers Veltro reçurent, d'abord à l'échelon des unités, puis directement en usine, un nouveau schéma de trois tons de gris directement inspiré des schémas de la Luftwaffe. Entre-temps la production de Breda se poursuivit jusqu'à la mi-juin 1942 sans modification. Puis, avec le lancement de la série VIII (MM.8081-8130), les taches vertes devinrent plus larges et plus denses. L'un des meilleurs exemples en sont les douze appareils (tous de chez Breda) fournis au 21° *Gruppo* et utilisés en Russie en septembre 1942. Ils arboraient aussi une bande jaune sur le nez, autour du fuselage et sous les saumons d'aile.

Un dernier changement intervint à Sesto San Giovanni beaucoup plus tard, au printemps 1943, avec l'augmentation de la densité de la tacheture verte, ne laissant transparaître que de minces filets de la couche inférieure (schéma D2C). Les 61 derniers exemplaires produits en faveur de la Luftwaffe après l'armistice italien semblent avoir reçu ce schéma.

À partir d'octobre 1942, la société SAI Ambrosini lança sa propre série de 100 C.202, dont seulement 67 (50 de la série IV et 17 de la série V) furent entièrement construits. Tous reçurent le schéma AS, avec de large taches irrégulières de vert olive sur un fond brun noisette (proche du schéma D2). La manière la plus simple de les reconnaître consiste à comparer la croix blanche de queue; elle s'étend jusqu'au bord de fuite du gouvernail sur les machines SAI. Aucune escadrille n'en fut entièrement équipée et les appareils furent affectés au hasard, en fonction des besoins du front.

Un autre détail intéressant concerne les saumons d'aile, normalement peints en blanc sur les avions des 3° et 4° *Stormi*. Les différentes inscriptions (type, poids, numéro de série) étaient habituellement peintes en bleu, sans

Ce C.202 de la 374ª *Squadriglia* arbore le schéma de camouflage à ramifications de Breda.

doute en *Azzuro* 11, avec quelques variantes : probablement en gris-bleu clair sur les avions à fond foncé et en blanc sur les machines produites par Ambrosini et les dernières versions d'AerMacchi.

La dénomination de l'appareil était portée sur la dérive chez AerMacchi et Ambrosini et sur le fuselage, au-dessus du matricule militaire, chez Breda. Les pales d'hélice étaient en principe noir mat, avec l'extrémité jaune et, quelquefois, la face antérieure était peinte en *Grigio Azzuro Chiaro*. Sur les pales peintes en noir était appliqué le logo de l'usine (AerMacchi ou Breda) ou, parfois, celui du fabricant de l'hélice, Piaggio.

Il est indispensable de préciser qu'il a existé de très nombreuses dérogations à ces règles, simplement parce qu'un grand nombre d'appareils furent repeints dans les ateliers de réparation selon des schémas qui n'avaient rien d'officiel. On trouve aussi quelques cas marginaux ayant reçu un schéma différent de celui du reste de leur lot de production :

– MM.7720 (codé 80-7 puis 84-1) : il reçut un schéma métropolitain (style 1° *Stormo*) à la place du schéma trois tons, après rappel à Lonate pour modifications en septembre 1941.

– MM.7741 : il reçut le schéma D1 à la place du trois tons après réparations à la suite d'un accident à Lonate le 3 septembre 1941 au cours d'un vol d'essai.

– MM.7768 : il reçut le schéma métropolitain à la place du AS parce qu'il s'agissait d'un avion expérimental (avec le radiateur déplacé sous le nez) non destiné au front.

D'autres variantes furent plus fantaisistes, comme l'appareil (AerMacchi) du commandant du 23° *Gruppo* dont les « ronds de fumée » furent reliés les uns aux autres pour former une sorte de maillage.

Dernier détail : comme me l'a signalé mon ami Gianni Cattaneo, le matricule militaire (numéro de série) ne concernait que le fuselage. Un changement de voilure, de moteur ou d'armement n'affectait en rien le numéro de série du fuselage.

Adrian Warburton

L'as qui décollait en rond et atterrissait en zigzags

Yves Morieult

La guerre constitue parfois un révélateur pour des personnalités hors du commun. Comme Marseille ou Beurling, Warburton était un marginal, un solitaire, qui aurait sans doute connu des difficultés d'adaptation à la vie sociale en temps de paix.

Adrian Warburton, Warby pour les intimes, est né à Middlesborough le 10 mars 1918, fils d'un officier sous-marinier qui s'était illustré pendant la Grande Guerre. Il entre dans la vie civile comme employé de banque, un travail qu'il lâche rapidement pour s'enrôler dans le *Royal Tank Corps*. En 1939, il rejoint la RAF et suit le cours de pilote-torpilleur à Gosport peu après l'entrée en guerre de l'Angleterre. Il est cependant affecté comme navigateur au N° 22 *Squadron*, une unité du *Coastal Command* équipée en Avro Anson. Celle-ci est transformée sur Bristol Beaufort fin 1940, mais Warby demeure au poste de navigateur.

« *Nous manquions cruellement d'avions et d'hommes et surtout de navigateurs. C'est à cause de cela que, jusqu'à la fin de l'année 40, la navigation était confiée aux copilotes qui devaient par la suite devenir les chefs d'équipages nouvellement formés* », comme l'expliquera Roy Nesbitt [1].

Le 6 septembre 1940, trois Maryland [2] arrivent sur l'île de Malte. Le *Pilot Officer* Warburton est à bord de l'un d'eux, toujours comme navigateur. Sur place, ces appareils forment le N° 431 *Flight* qui deviendra le N° 69 *Squadron* le 10 janvier 1941. Cependant, si en Angleterre on manque de navigateurs, à Malte ce sont surtout les pilotes qui font défaut. Le *Flight Lieutenant* E.A. « Titch » Whitelcy, qui commande le détachement, décide de remettre à niveau deux navigateurs qui ont en poche leur brevet de pilotage [3].

« *Peu après notre arrivée à Malte, j'ai décidé de former deux navigateurs (Warburton et Devine) au pilotage. Tous deux avaient piloté des Anson, mais pour Warby il y avait déjà un bon moment. Son premier vol en solo faillit se terminer en désastre. Il finit par atterrir par vent de travers, les barbelés de la barrière enroulés autour de sa roulette de queue, et tout ça sous les yeux d'un officier supérieur du QG, peu réjoui par l'incident. Je fus vertement réprimandé.*

« *Quelques jours plus tard, j'ai renouvelé l'expérience. Malheureusement, les Bob Martin* [4] *manifestaient un sérieux vice : par vent de travers, ils se mettaient à se balancer de droite et de gauche dans un mouvement que l'on ne pouvait plus contrôler. Un pilote à l'entraînement à Malte devait être accompagné par un équipage qui l'avertissait par radio de la présence d'avions ennemis. Ainsi, au cours des premiers vols de Warby, les* Sergeants *Bastard et Moren passèrent leur temps à décoller en rond et à atterrir en zigzags. J'ai eu envie d'arrêter les frais à plusieurs reprises, mais après un exercice de roulage à haute vitesse, Bastard et Moren étaient toujours prêts à décoller avec Warby "*juste encore une fois*". Warby a toujours su ce qu'il devait à ces deux-là !* »

Frank Bastard (navigateur) et « Paddy » Moren (mitrailleur) survivront à cette expérience inoubliable et deviendront inséparables de leur nouveau pilote.

Warburton va pourtant finir par maîtriser l'engin et s'y adapter d'une manière incroyable. Il est enfin aux commandes, lorsque le 30 octobre, son Maryland croise

[1] *Le Fana* n° 260, juillet 91.
[2] Il s'agit des Maryland Mk. I AR705, 707 et 712, provenant d'un lot de 50 appareils commandés par la France mais livrés à la RAF avec une instrumentation britannique.
[3] *Wings of War* – L.Lucas – Grafton Books, Londres, 1985.
[4] Surnom donné au Maryland, tiré d'une marque de nourriture pour chiens, célèbre à l'époque.

la route d'un CANT Z.506B. Il force l'hydravion à amerrir en urgence avec un moteur en feu.

Le 2 novembre, une rencontre avec trois Fiat CR.42 manque de s'achever tragiquement. Une balle pénètre dans le nez du Maryland, manquant de peu Bastard, traverse le tableau de bord et atteint Warburton à la poitrine. Par chance, ayant perdu son énergie, elle ne fait que l'égratigner, mais le heurte cependant assez fort pour lui faire perdre conscience. Bastard se saisit aussitôt du manche de la double commande et maintient l'appareil en ligne de vol le temps pour Warby de recouvrer ses sens. Bastard assistera son pilote, un peu groggy, pour l'atterrissage et recevra la DFM pour cet acte.

Le 11 novembre, Warburton est envoyé au-dessus de Tarente. Les caméras refusent de fonctionner, mais l'équipage rentre avec de précieux renseignements sur la disposition des navires italiens dans la rade, qui seront mis à profit la nuit suivante lors du fameux raid des Sworfish.

Le 24 décembre, Warby s'envole pour Naples [5] : « *Je pénétrais dans la baie de Naples en arrivant du sud-ouest à 1 500 pieds, quand j'aperçus un S.79 portant un camouflage moucheté marron qui allait me couper la route. Les nuages formaient une épaisse masse à 2 000 pieds et pouvaient me servir de refuge si des chasseurs apparaissaient. Je l'ai attaqué par l'arrière; des morceaux de l'empennage se détachèrent et mes balles mordirent dans le fuselage. Je me suis rapproché et ai concentré mon tir sur le moteur droit qui commença à fumer avant de s'arrêter. Mon mitrailleur arrière était impatient d'essayer sa nouvelle tourelle, alors j'ai dégagé pour voler parallèlement au S.79, légèrement au-dessus et à environ 100 mètres sur sa droite. Mon mitrailleur a tiré une rafale d'une vingtaine de coups qui a mis le feu à l'essence et le S.79 a explosé dans une boule de feu et plongé vers la mer qui l'a immédiatement englouti. J'ai terminé ma mission sur Naples et ai mis le cap sur Luqa.* »

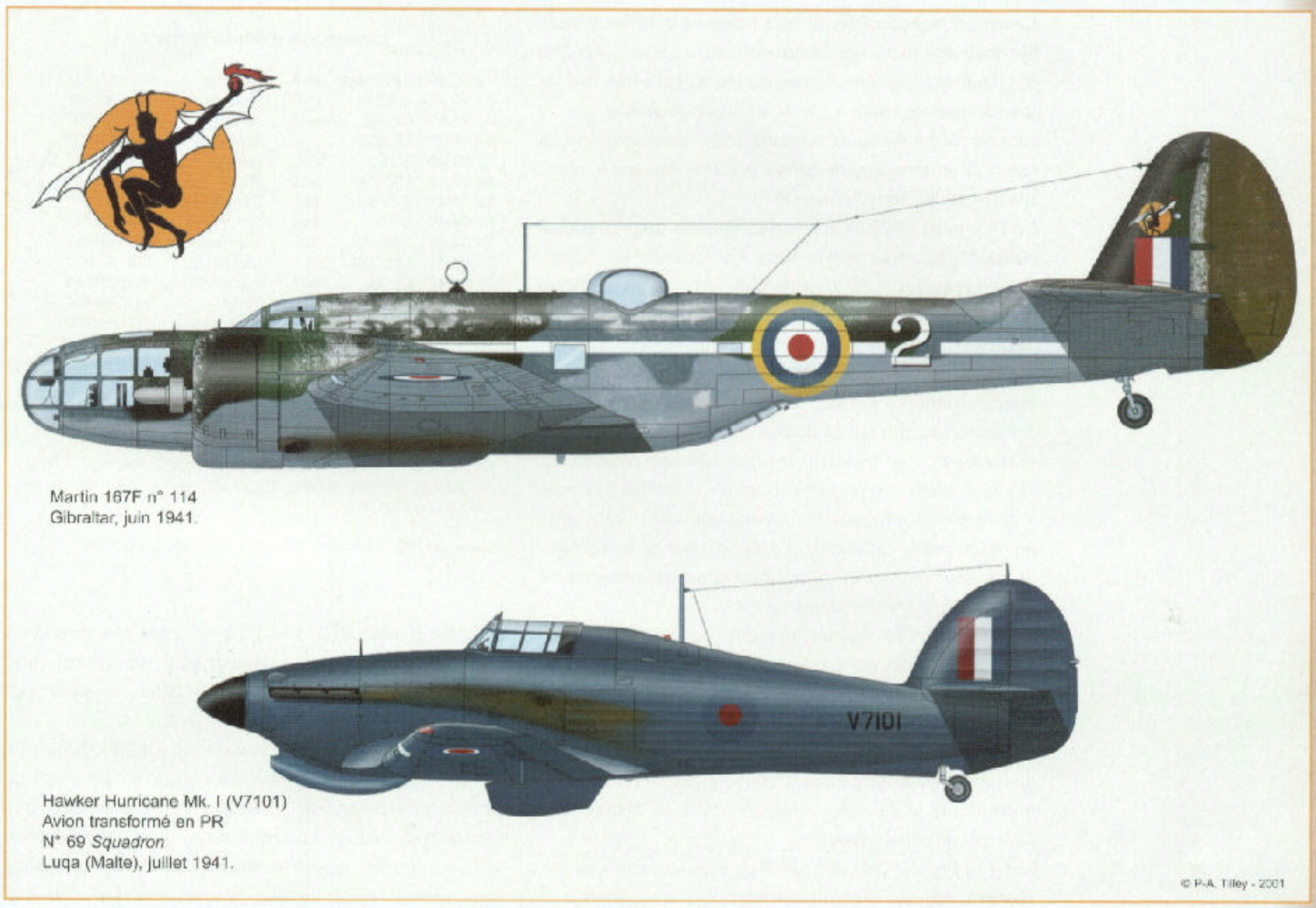
Le Maryland Mk. I AR702 lors d'un vol d'essai, peu après sa réception en Grande-Bretagne. Cet appareil fait partie du lot de 50 Mk. I rachetés aux Français et mis aux standards britanniques avant livraison par Martin. Il sera ensuite affecté au N° 69 *Squadron* à Malte et sera rayé des contrôles le 18 avril 1942 en Égypte.
(Archives Blitz Publications)

Le 10 janvier 1941, le jour où est formé le N° 69 *Squadron*, notre homme, promu *Flying Officer*, reçoit une DFC amplement méritée. Le lendemain, le Maryland AR707 disparaît au cours d'une mission sur Tarente. Ce n'est pas Warburton qui le pilote, mais un Français libre, le *Flight Sergeant* René Duvauchelle. Second maître dans l'Aéronautique navale, il s'était évadé de Bizerte à bord d'un Laté 298 dans la soirée du 4 juillet 1940, en compagnie de son radio, le second maître Jacques Méhouas [6]. Les deux Français disparaissent à jamais en ce 11 janvier 1941, premières pertes du nouveau *Squadron*.

Le 14 avril, Warby est attaqué par un Hurricane qui a pris son Maryland pour un Bf 110. Il doit poser en catastrophe son appareil touché au moteur droit et au train.

Le 26 mai, en raison d'une pénurie de Maryland à Malte, les équipages de Warburton et d'un autre pilote du 69 sont envoyés à Gibraltar pour aller chercher deux Martin 167F que des « dissidents » français ont soustraits à l'aviation de Vichy. Il y a le n° 114, un ancien appareil du GR I/22, qui s'est posé sur le « Rocher » le 10 février 1941, et il est probable que le second soit le n° 234 de l'escadrille 7B de l'Aéronautique navale, parti de Tafaraoui le 1er mars. À Gibraltar, Warburton se voit refuser l'autorisation de repartir immédiatement : l'une des « huiles » locales veut à tout prix ajouter le Martin 167F à son impressionnante collection d'heures de vol sur avions exotiques. Mais, ce haut gradé oublie que la manette des gaz est inversée et il s'avère incapable de démarrer les moteurs... une erreur que Warby ne commettra pas. Au cours de son séjour forcé à Gibraltar, pour meubler le temps, il décide d'aller faire un tour à Tanger en compagnie de ses inséparables compagnons. Sur ce territoire neutre, les trois aviateurs se promènent en civil. Ils s'asseoient à la terrasse d'un café et quelques instants plus tard, sans qu'ils n'aient rien commandé, un serveur arrive avec trois verres. Étonné, Warby demande à qui ils doivent cette générosité. Le serveur leur désigne alors trois hommes en civil assis à un autre table et ajoute : « *Avec les compliments de la Luftwaffe* ». Les six aviateurs vont passer la soirée ensemble dans un night-club, oubliant le temps d'une nuit les dures réalités de la guerre.

Les affaires reprennent avant même le retour à Malte. Depuis Gibraltar, Warburton à bord du M.167F n° 114



Martin 167F n° 114
Gibraltar, juin 1941.

Hawker Hurricane Mk. I (V7101)
Avion transformé en PR
N° 69 *Squadron*
Luqa (Malte), juillet 1941.

© P.A. Tilley - 2001

effectue deux missions de reconnaissance au-dessus des ports français d'Afrique du Nord. Le 3 juin, il est poursuivi par trois chasseurs identifiés comme étant des Heinkel 112 au-dessus de Casablanca (il s'agit en fait de Curtiss H-75A du GC I/5). Le 8 juin, Warby est de retour à Malte avec son Martin 167F. Il s'en servira finalement peu, car le 17 juillet, il le convoie jusqu'à Héliopolis en Égypte, où il l'échange contre le Maryland Mk.I BJ423. À cette époque, il pilote aussi un Hurricane « trafiqué » en avion-photo – un appareil que Warby n'apprécie pas trop, car il est désarmé et lui-même a pris un certain goût à descendre des avions ennemis.

Le 29 septembre, un MC.200 est abattu par Moren près de Cagliari, portant à dix le nombre d'appareils revendiqués par l'équipage de Warburton : cinq détruits et deux endommagés en combat et trois mitraillés au sol ou sur la mer. Cet équipage est alors exceptionnel, tout autant par son palmarès, que par le fait que les deux sergents sont titulaires de la DFM et leur *skipper* d'une double DFC (DFC and bar). Avisé que sa tête est mise à prix par les Italiens, l'état-major décide de retirer le trio de choc des opérations et de l'envoyer en Égypte.

Promu au grade de *Flight Lieutenant*, Warby est de retour à Malte en janvier 1942 pour un second tour d'opérations. Il se voit affecter un Beaufighter (T4705) modifié pour la reconnaissance et baptisé « Phoo » [7]. Entièrement peint en bleu foncé, l'appareil est débarrassé de sa radio, de son armement et de son blindage, remplacés par trois caméras. Bien que relevant du 2 PRU sur le plan administratif, Warby dépend directement de l'*Air-Vice Marshal* Lyod pour ses missions; il devient en quelque sorte l'espion personnel du commandant en chef de l'aviation maltaise.

Adrian Warburton (au centre) avec ses collègues américains du 7th PR *Group* à Mount Farm (GB), au printemps 1944. (ww2images.com)

[5] *Malta, The Hurricane Years* – C. Shores et al – Grub Street, Londres, 1987.
[6] *Mémorial des Compagnons de la Libération*, 1961.
[7] Un second arrivera à Malte quinze jours plus tard (T3301).

Cependant, ses décollages et atterrissages à bord de cet autre bimoteur sont tout aussi catastrophiques. « *On ne s'explique pas pourquoi ce pilote d'exception une fois dans les airs ne semble jamais avoir reçu le moindre rudiment sur la manière de faire décoller ou atterrir un bimoteur, ou tout au moins de le persuader de quitter le sol en douceur* », écrira son biographe, Tony Spooner [8].

Le 19 janvier 1942 se déroule un épisode tragi-comique. Attaqué par erreur par le *Wing Commander* de Takali, A.C. Rabagliati [9], Warburton parvient – à la cinquième passe du Hurricane – à faire reconnaître sa nationalité en tirant une fusée de la couleur du jour. Après l'atterrissage, un *Wing Commander* plutôt embarrassé par la méprise vient aux devants de Warby pour s'excuser. Il est froidement cueilli par ce dernier :

« *Monsieur, il m'importe peu que vous ne connaissiez pas la couleur du jour. Vous avez ouvert le feu sur moi. J'ai évité vos attaques et j'estime que vos avez réalisé une bien piètre exhibition par le fait que je n'ai trouvé qu'un seul impact de balle dans mon aileron gauche après avoir inspecté l'appareil !* »

Le vendredi 13 février manque de voir la fin de Warburton. Alors qu'il est poursuivi par quatre MC.200 au-dessus de Tarente, son moteur gauche serre à la suite d'une fuite d'huile. Mais, non seulement Warby parvient à se débarrasser de ses poursuivants, mais il termine sa mission en photographiant Messine avant de rentrer. Son mitrailleur, le *Leading Aircraftman* Ron Hadden, se souvient de cette mission :

« *À l'approche du port, la* flak *est devenue intense. Warby a balancé l'avion dans tous les sens jusqu'à ce qu'il se stabilise pour la passe photo. Tout à coup, une terrible explosion a secoué le Beaufighter furieusement. J'ai cru un moment qu'on y avait eu droit. La porte blindée qui me séparait de Warby s'est brusquement ouverte. Alors, je l'ai aperçu : son chapeau par-dessus le casque, une cigarette pendant à ses lèvres, une épaule appuyée sur un montant du cockpit, il pilotait l'avion d'une seule main. Son insouciance, son mépris du danger étaient proprement ahurissants. Warby au sommet de son art. Des chasseurs nous ont poursuivis, le moteur gauche a rendu l'âme, mais il a mené la mission jusqu'à son terme et nous a ramenés sains et saufs* ».

Le 19 mars, après avoir achevé son deuxième tour d'opérations, un Warburton récemment décoré de la DSO quitte Malte pour l'Égypte à bord de son Beaufighter.

Le 11 août 1942, il entame son troisième tour, se posant à Luqa à bord d'un Spitfire PR. Il revient cette fois avec le grade de *Squadron Leader* pour prendre en charge son ancienne unité, le N° 69 *Squadron*. Fin septembre, une section de Wellington lance-torpilles est affectée à l'escadrille et Warburton devient *Wing Commander*. Début 1943, la section de Spitfire forme le nouveau N° 683 *Squadron*. En octobre, Warby quitte définitivement Malte pour prendre le commandement du 336 PR *Wing* en Tunisie. Blessé au dos dans un accident de voiture, il est envoyé en Angleterre comme officier de liaison auprès du 7th PRG américain. L'inactivité engendrée par cette affectation le déprime profondément.

Bien que ne pouvant pas rester longtemps assis, il obtient d'effectuer une mission au-dessus de l'Allemagne à bord d'un F-5B (42-67325) le 12 avril 1944. Au départ de Mount Farm, Warby doit photographier un secteur entre Schweinfurt et Münich avant d'aller se poser en Sardaigne. Il disparaît sans laisser de traces.

On retrouvera par la suite la carcasse d'un F-5B près de Comiso, en Sicile, sans possibilité de savoir s'il s'agit de l'avion piloté par Warby. Beaucoup pensent que, très diminué psychologiquement et physiquement, Warburton avait voulu aller se « ressourcer » auprès de ses anciens camarades à Malte. Le plus curieux reste que le journal de marche du 7th PRG ne mentionne pas le décollage de Warburton et il semble même que le 42-67325 n'ait jamais été affecté à ce groupe !

Adrian Warburton appartient à cette race de héros du ciel dont le sort ne sera probablement jamais élucidé.

Après la guerre, « Paddy » Moren dira de Warby : « *Il fut le premier pilote de reconnaissance à posséder la précision d'un pilote de bombardier et la vivacité d'un pilote de chasse, couplées à une technique sans faille et à l'idée fixe de rapporter les photos à la base. Warby était complètement hors norme. C'était un individualiste impénitent doté d'un flair et d'un courage exceptionnels. Un homme qui ne connaissait pas la peur, un perfectionniste entièrement dévoué à son travail. Ses exploits en firent une légende vivante. Son enthousiasme et sa capacité à accomplir l'impossible n'avaient pas d'équivalents. Une fois, on nous a demandé de photographier la route Tripoli-Benghazi ou une portion, je ne me souviens plus. On avait dit à Warby qu'il faudrait cinq sorties pour assurer une couverture complète. Lui fit la totalité en une seule, sans tenir compte le moins du monde des chasseurs qui le poursuivaient. Son acharnement et son adresse n'avaient d'égal que son non-conformisme.*»

Le palmarès d'Adrian Warburton

12.10.40	Chasseur	end	Tarente	Mar AR707 (1)
30.10.40	Z.506B	dét	Tarente	Mar AR705
02.11.40	CR.42	end	Tarente	Mar AR707
07.11.40	MC.200	end	Tarente	Mar AR707
24.12.40	S.79	dét	Naples	Mar AR713 (2)
09.07.41	MC 200	prob	Tripoli	Mar AR741
22.07.41	Z.506B	dét	Syracuse	Mar BJ427
07.09.41	S.79	end	?	Mar BS763
24.09.41	Z.506B	dét	Mer Ionienne	Mar BS763
29.09.41	MC.200	dét	Marittimo	Mar AR751 (3)
21.09.42	Do 24	end	Agrigento	Spit EP140
19.11.42	Ju 88	dét	Tunis	Spit ER467
10.07.43	Bf 109	dét	Syracuse	Spit EN290
	Bf 109	end		

(1) Warburton était navigateur.
(2) Abattu conjointement avec le mitrailleur de tourelle
(3) Abattu par le mitrailleur de tourelle (*Sergeant* Moren)

Décorations : DFC (11.02.41), Bar à DFC (09.09.41), DSO (20.03.42), 2ème Bar à DFC (03.11.42), Bar à DSO (06.08.43), US DFC (18.01.44)

Source : *Aces High* – C.Shores & C.Williams – Grub Street, Londres, 1994.

[8] *Warburton's War* – T.Spooner – Crécy Books, Bodmin, 1994.
[9] Alexander C. Rabagliati n'avait rien d'un novice. As de la bataille d'Angleterre, il était titulaire de 17 victoires confirmées et 3 probables le jour de sa disparition à bord d'un Typhoon, le 6 juillet 1943.

Hurricane sur Aden

Andrew Thomas

POUR PROTÉGER SES positions les plus isolées, la RAF a dû faire preuve de beaucoup de ressources, en utilisant au mieux les maigres moyens maériels et humains dont elle disposait localement. Le Flight *qui a protégé Aden est l'une de ces unités marginales.*

Le port d'Aden, situé à l'entrée sud de la mer Rouge a toujours été un important poste stratégique pour protéger les voies maritimes reliant le Royaume-Uni à l'Extrême Orient. Son importance s'est accrue avec l'entrée en guerre de l'Italie et la fermeture de la route méditerranéenne. De ce fait, les liens maritimes entre l'Inde, l'Australie et l'Asie passent automatiquement par le cap de Bonne-Espérance et tous les renforts à destination du Moyen-Orient passent par la mer Rouge. Cependant, les forces militaires italiennes, nombreuses dans la région, posent un problème constant qui va durer jusqu'à la conquête par les troupes de l'Empire des possessions italiennes en 1941. Les unités de la RAF basées à Aden ont alors joué un rôle majeur dans cette campagne, le premier succès allié de la guerre.

Vers le milieu de 1941, la menace qui planait sur le port d'Aden a disparu et l'unité qui le défendait, le N° 94 *Squadron* est retiré pour être envoyé en Égypte. Les autres unités de première ligne encore présentes suivent bientôt et seul le N° 8 *Squadron* reste stationné à Khormaksar. Il est équipé de Bristol Blenheim et de quelques vieux Vincent pour mener à bien les missions qui lui sont dévolues : police

Aden *Flight*

Page opposée :
deux Hurricane Mk. I du *Aden Defence Flight*, avec au premier plan le V7830 (« A »).

Ci-contre :
le Hurricane Mk.I P3978 (« O ») survolant le protectorat d'Aden en octobre 1942.

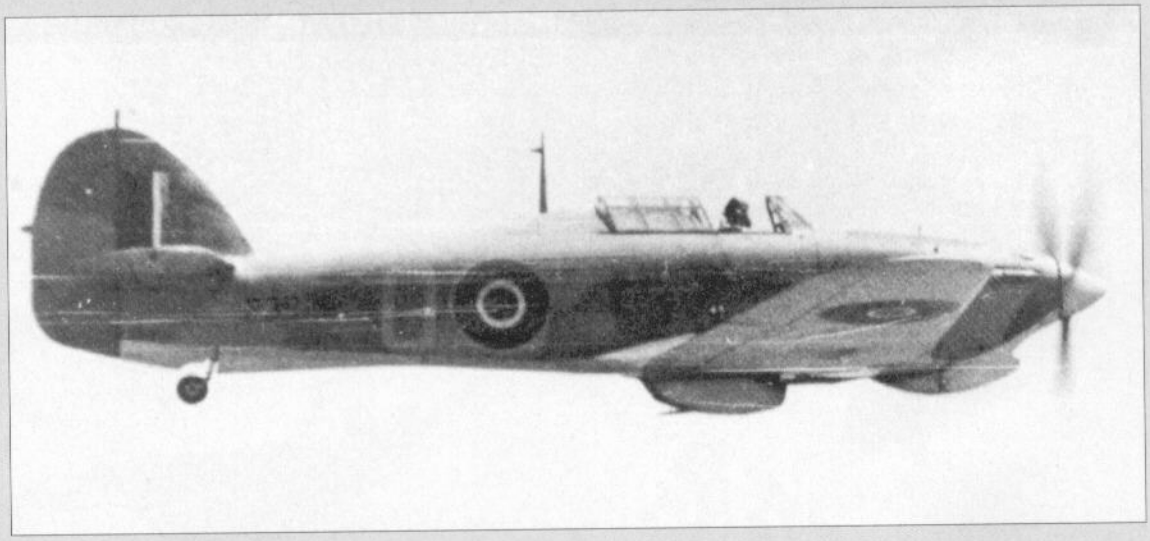
Ci-dessous :
un Harvard Mk.II (AJ776) du N° 73 OTU à Sheik Othman à l'été 1942.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

du protectorat d'Aden, patrouilles anti-sous-marines et escorte des convois à partir du détroit d'Ormuz. Cependant, le N° 73 OTU volant sur Hurricane, qui doit préparer les pilotes de chasse devant combattre dans le désert, vient s'installer à Aden au début de l'année 1942.

Mais l'entrée en guerre du Japon et les attaques japonaises sur Ceylan en avril 1942 vont bouleverser quelque peu les choses. Il devient alors nécessaire de trouver une protection de chasse au port d'Aden si d'aventure les Japonais venaient à attaquer cette position stratégique et vulnérable. Les Britanniques pensent alors naturellement aux Hurricane de l'OTU basés à Sheik Othman, sans toutefois souhaiter la création d'une unité spécifique. Au même moment arrivent de Malte quelques pilotes expérimentés qui doivent servir d'instructeurs. Cependant, comme aucun ne dispose d'une qualification appropriée, ils sont d'une utilité bien relative. Il donc logique de les assigner au nouveau « *Aden Battle Flight* » qui est crée en mai 1942 avec quelques Hurricane Mk.I affectés à titre temporaire. Bien que formant une entité spécifique, le *Flight* fait partie intégrante du N° 73 OTU qui est sous le commandement du *Wing-Commander* Edge.

Le *Flight*, quant à lui, est commandé par le *Flight-Lieutenant* E.C.H. « Paddy » Kee, un pilote émérite qui a déjà à son actif 3 victoires en collaboration obtenues



pendant la bataille d'Angleterre avec le N° 253 *Squadron*, plus 4 avions endommagés à Malte avec les N° 242 et 185 *Squadrons*. Neuf autres pilotes sont mutés dans cette petite unité : *Flight-Lieutenants* A.G.S. Anderson et C.A. Blackburn (tous deux ex-N° 46 et 126 *Squadrons*), F.C. Hill, P.G. Leggett et H.H. Moon (tous provenant du N° 249 *Squadron*), *Pilot-Officer* T.H. Bates (N° 185 *Squadron*), *Warrant-Officer* Stroud (N° 249 *Squadron*) et *Flight-Sergeants* C.S. Hunton et J.A. Westcott (tous deux provenant du N°185 *Squadron*). Le *Sergeant* Read rejoindra plus tard le *Flight*. Tous ces pilotes ont déjà connu le feu à Malte et certains déjà obtenu des victoires. Ainsi Anderson, le plus expérimenté a revendiqué deux Macchi 200 et un Ju 88 (plus un autre partagé et un endommagé). Excepté Moon et Stroud, les autres ont eu l'occasion de se distinguer au combat en revendiquant plusieurs victoires, mais Anderson, Blackburn et Westcott ont aussi été... abattus au-dessus de Malte.

Du fait de l'expérience des pilotes, les vols débutent rapidement, en alternant les patrouilles quotidiennes et les vols d'entraînement. Comme la menace d'une attaque japonaise à partir d'un porte-avions est permanente à cette période, les pilotes sont en alerte quotidienne et doivent dormir dans les hangars. Cependant, avec le temps et la victoire des Alliés au cours de quelques batailles importantes, cette menace diminue et le *Flight* commence à modifier la nature de ses missions. C'est ainsi que les patrouilles frontalières sont réalisées dans le but de d'aider les autorités politiques locales. En outre, les vols d'entraînement s'intensifient. Des changements interviennent au cours du mois de septembre quand l'OTU se déplace en Égypte et le *Flight* se retrouve à Khormaksar à partir du 22. Il devient alors complètement indépendant et est redénommé « *Aden Defence Flight* », bien que certains documents le désignent comme « *Aden Fighter Defence Flight* ».

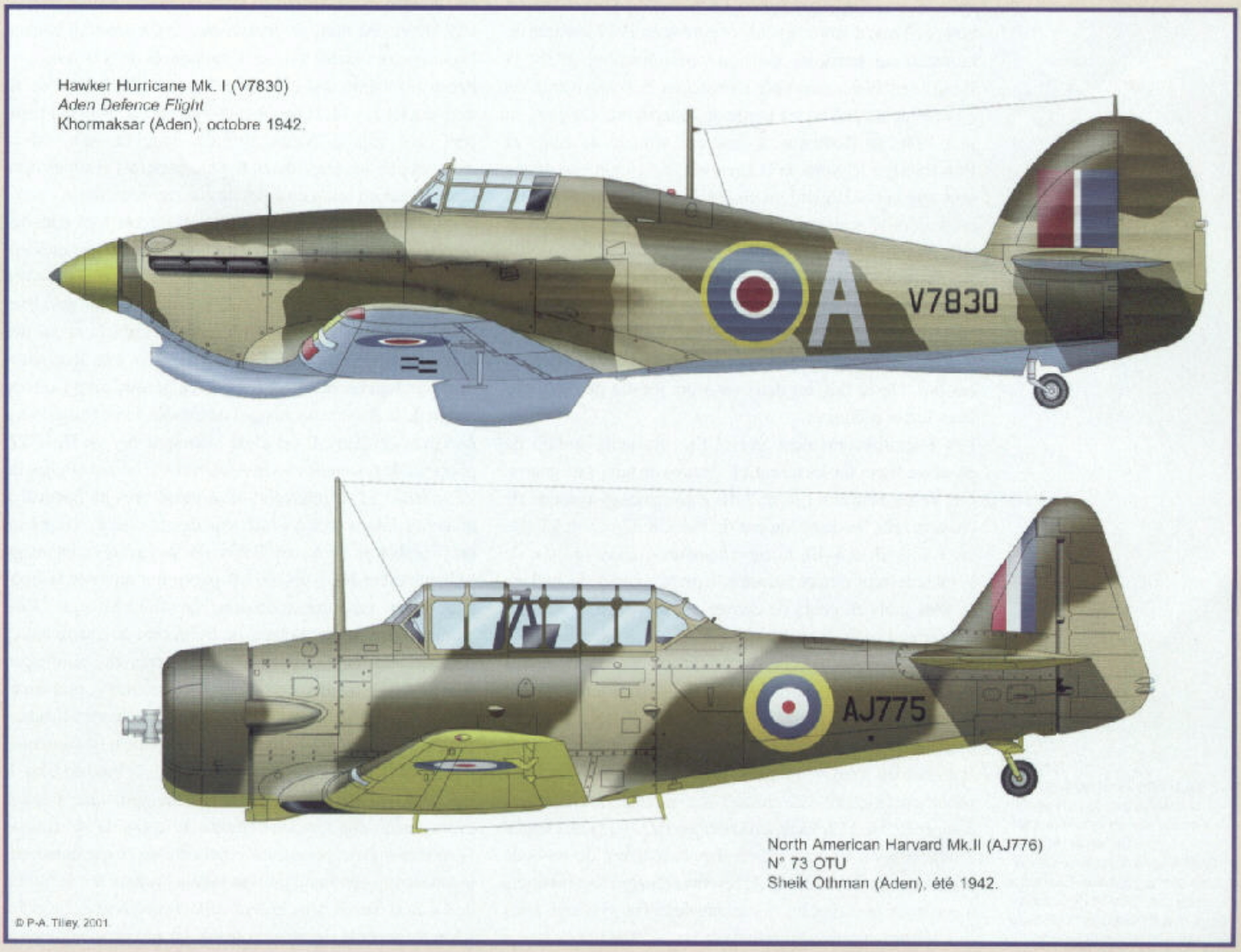
Le *Flight* se retrouve donc aux côtés du N° 8 *Squadron*, alors équipé de Blenheim Mk.V mais un détachement du N° 459 RAAF *Squadron* avec trois Hudson vient aussi s'installer sous le commandement du *Squadron-Leader* Howson. Des vols d'entraînement à l'interception deviennent réguliers sans grands dangers, quoique le *Flight-Lieutenant* Moon se fait une frayeur de taille au cours d'un vol conjoint d'entraînement avec un Blenheim. Alors que le Blenheim tente d'échapper aux assauts du Hurricane piloté par Moon, la tourelle de nez du Blenheim se détache de l'avion faisant croire que Moon avait sélectionné le bouton de déclenchement des mitrailleuses plutôt que celui de la caméra. Moon

s'empresse de vérifier s'il n'a pas fait une erreur malheureuse, et connaît un profond soulagement quand il s'aperçoit qu'il a bien sélectionné le bon bouton. Les pilotes font aussi des combats factices entre eux pour maintenir leur compétences. C'est au cours d'un de ces vols le 18 novembre 1942 que les *Flying-Officer* « Blacky » Blackburn à bord du V7830 et Eric Hill (Z4782) entrent en collision dans une passe frontale. Les deux pilotes meurent dans cette collision et les débris tombent dans la mer au large de Ras Imran Point, non loin de « Little Aden ». Cet accident est vivement ressenti dans le *Flight*.

Vers la fin de 1942, la menace japonaise a quasiment disparu, et le seul rôle utile qui reste au *Aden Defence Flight* est de fournir un appui aérien aux différentes missions de police. En effet, les frontières entre le protectorat et le territoire des tribus yéménites sont mal définies, ce qui entraîne nombre d'incidents. C'est ainsi que le 13 novembre les Hurricane exécutent un vol d'intimidation au-dessus de factions yéménites qui permet de désamorcer une situation explosive. Cette dissuasion a été largement utilisée lors de rencontres « diplomatiques » ultérieures dans les montagnes environnantes. C'est aussi ce *Flight* qui a servi à couvrir la reddition des troupes de Vichy de Djibouti. Djibouti va même servir de base provisoire à quatre avions et pilotes (le *Flight-Lieutenant* Kee, le *Flying-Officer* Anderson, le *Pilot-Officer* Bates et le *Sergeant* Read).

À la fin de l'année 1942, il est décidé de dissoudre l'*Aden Defence Flight* et de muter son personnel en Afrique du Nord. Il est remplacé à Aden par le N° 3 SAAF *Squadron* qui s'est déjà distingué dans le désert et qui est commandé par le *Major* C.A. van Vliet, DFC, secondé par le *Captain* Baker. Cet escadron arrive de Suez le 6 janvier et se transforme sur les Hurricane utilisés par le *Flight*. Vers la fin du mois le *Flight* cesse toute activité aérienne.

Quant aux pilotes, ils quittent Aden pour l'Égypte le 10 février et sont répartis dans plusieurs unités de chasse. Ils connaîtront des fortunes diverses. Paddy Kee, l'ancien patron, va prendre le commandement un escadron de Hurricane puis de Spitfire en Italie. Il sera abattu par la *flak* au cours d'une mission au large des côtes yougoslaves ; il ne survivra pas à ses blessures. Andrew Anderson va rejoindre le N° 74 *Squadron* mais sera perdu au cours de l'opération visant à occuper l'île de Kos en mer Égée; il était le neveu du fameux as britannique de la Première Guerre mondiale, Albert Ball, VC. Les autres auront plus de chance et survivront à d'autres tours d'opérations.



Hawker Hurricane Mk. I (V7830)
Aden Defence Flight
Khormaksar (Aden), octobre 1942.

North American Harvard Mk.II (AJ776)
N° 73 OTU
Sheik Othman (Aden), été 1942.

© P-A. Tilley, 2001

Incident en Transylvanie

Dénes Bernàd

Au cours de l'été 1940, les tensions entre la Roumanie et la Hongrie atteignent un point critique autour de la question de la Transylvanie. Cette région, anciennement hongroise, a été rattachée à la Roumanie en récompense de sa participation à la « Grande Guerre » aux côtés des Alliés. Encouragée par la récupération pacifique d'autres territoires perdus en 1919, comme un morceau du territoire slovaque en novembre 1938, la Hongrie est bien déterminée a réintégrer la Transylvanie, ou tout au moins une bonne partie de ce territoire. De plus, en juin 1940, la Roumanie a déjà été obligée de céder la Bessarabie et le Nord de la Bucovine à l'Union Soviétique sans que cette dernière ait eu à utiliser la force. Budapest croit alors le moment arrivé pour formuler ses exigences auprès de la Roumanie.

Après que les négociations tenues à Turnu-Severin en Valachie (Roumanie) entre le 16 et le 24 août ont échoué, la Hongrie, quoique deux fois plus petite que son voisin, prend la décision d'employer les moyens militaires pour arriver à ses fins. De ce fait, les deux pays ont tôt fait de mobiliser leurs forces militaires.

Les Hongrois envoient vers l'Est plusieurs unités de première ligne sur les terrains militaires de temps de guerre. Ces unités sont les 1./I. et 2./II. *Vadaszosztaly* (groupe de chasse), tous les deux équipés de Fiat CR.32 et Fiat CR.42, les 3./I., 3./II. et 3./III. *Kozepesbombazo-osztaly* (groupe de bombardement moyen) essentiellement équipés de Junkers Ju 86K mais en cours de conversion sur Caproni Ca.135. Également mobilisés, les 4./II. et 4./IV. *Nehezbombazo-osztaly* (groupe de bombardement lourd) et quelques unités d'observation équipées de WM-21 Solyom (faucon).

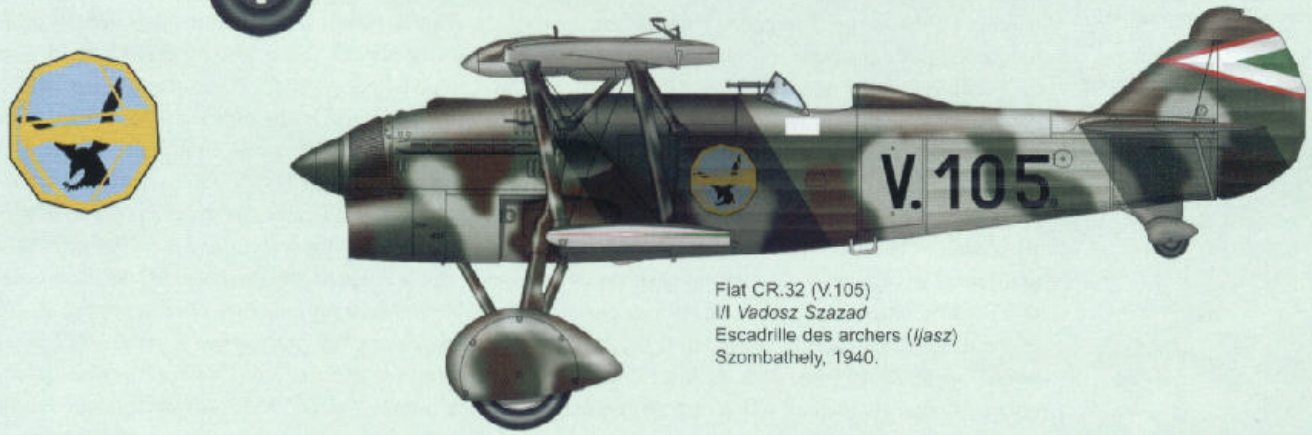
Pour s'opposer à la menace hongroise, la Roumanie mobilise plusieurs unités d'aviation parmi les meilleures et les stationne en Transylvanie. C'est ainsi que l'*Escadrila* 51 *vanatoare* (escadrille de chasse) du *Grupul* 5, nouvellement équipée de He 112, vient renforcer les PZL P.11f du *Grupul* 1 déjà basés à Campia Turzii depuis le début du mois de juillet. La moitié des He 112 présents prennent leur quartiers à Someseni près de Cluj, la capitale de la Transylvanie, alors que l'autre moitié stationne sur un terrain provisoire à Nusfalau, situé près de la frontière hongroise. Les Roumains mobilisent aussi les He 111H-3 du *Grupul* 5 *bombardament* qui sont basés à Brasov. Ils sont préparés pour intervenir dans les délais les plus brefs en cas de conflit. En plus des unités de chasse et de bombardement déjà mentionnées, il faut ajouter les escadrilles 11 et 12 qui volent sur des biplans IAR 39 et une unité de liaison qui doit fournir un soutien logistique aux unités terrestres stationnées dans la zone.

Parmi les avions qui effectuent les premières missions se trouvent les He 111H du *Grupul* 5 *bombardament* qui réalisent des vols à haute altitude dans le vain espoir d'intercepter les He 70K et Ju 86K hongrois envoyés dans l'espace aérien roumain à des fins de reconnaissance.

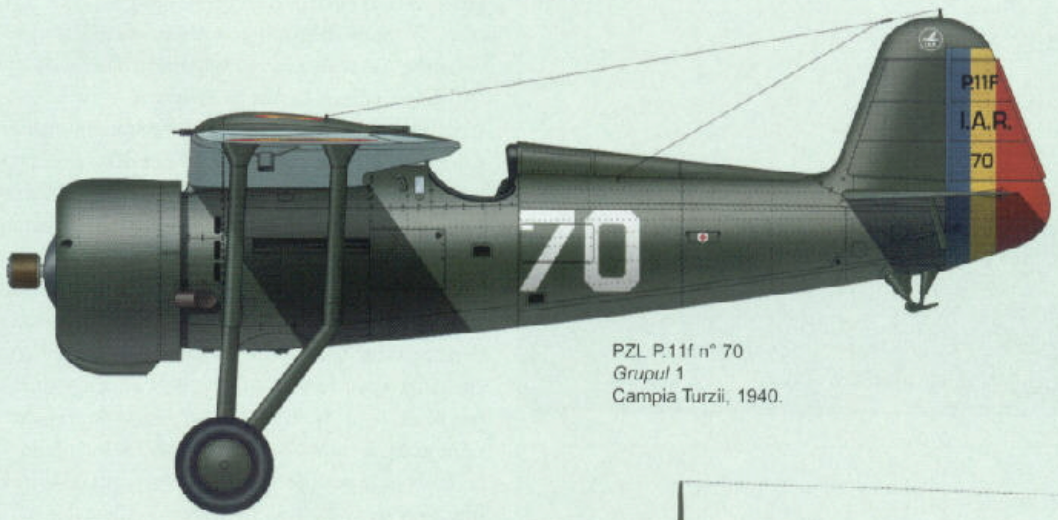
Naturellement, les violations de territoire se font dans les deux sens, mais elles ne donneront lieu qu'à un seul incident majeur le 28 août 1940 (un jour plus tôt selon les sources hongroises). L'incident est décrit différemment selon les parties, ce qui est quelque peu compréhensible à la vue des objectifs politiques et militaire respectifs. Les Roumains rapportent qu'un bimoteur hongrois a pénétré dans l'espace aérien de la Roumanie au nord de Oradea Mare (Nagyvarad ou Grosswardein). Il est alors intercepté par un He 112B piloté par le *Locotenent aviator de reserva* Nicolae Polizu de l'*Escadrila* 51. L'interception se passe près de Sacueni à quelques kilomètres à l'intérieur des frontières. Après un bref combat, le lieutenant Polizu déclare avoir endommagé le bombardier hongrois qui est parvenu à repasser la frontière. Les rapports roumains mentionnent que ledit bombardier a rejoint la base de Debrecen, où quatre autres bombardiers identiques sont aussi repérés au sol (chacun pourra se demander comment les Roumains pouvaient connaître ces détails sans avoir violé eux-mêmes l'espace aérien de la Hongrie). Pour ce fait d'armes, le lieutenant Polizu est décoré deux jours plus tard sur la base de Cluj. Il est considéré par les Roumains comme le premier pilote à avoir obtenu une victoire aérienne au cours de la Seconde Guerre mondiale. Sa joie est cependant de courte durée, car le lendemain son unité est renvoyée à l'arrière sur le terrain de Campia Turzii dans le Sud de la Transylvanie. En effet, selon les accords signés au cours de la deuxième conférence

Ci-dessus : deux WM-21 Solyom, avions d'observation de conception nationale, sur un terrain avancé de l'Est de la Hongrie. C'est à bord d'un de ces appareils que le capitaine Gyenes a exécuté une mission de bombardement sur l'aérodrome de Satu Mare le 28 ou 29 août 1940.

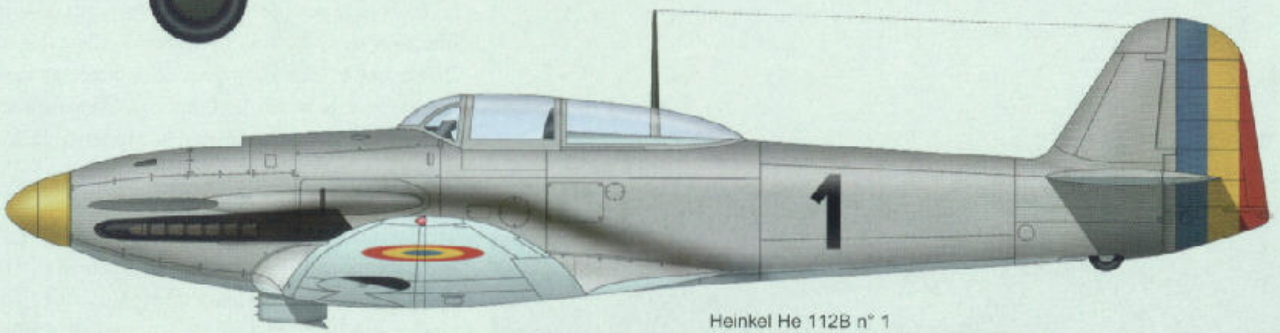
Heinkel He 46E-2 Un (F.307)
I./*Kozelfoldento Szarad*
Escadrille des corbeaux (*Hollo*)
Budapest-Matyasfold, 1940.



Flat CR.32 (V.105)
I/I *Vadosz Szazad*
Escadrille des archers (*Ijasz*)
Szombathely, 1940.



PZL P.11f n° 70
Grupul 1
Campia Turzii, 1940.



Heinkel He 112B n° 1
Escatula 51 *vanatoare*
Someseni, 1940.

© P-A. Tilley, 2001.

Ci-contre :
gros-plan sur le nez d'un Caproni Ca.135bis hongrois basé à Debrecen à l'été 1940. Ce fut de ce terrain qu'un avion de ce type a décollé le 27 ou le 28 août 1940 avant d'être intercepté et endommagé par un He 112B roumain.

Ci-dessous :
les Junkers Ju 86K hongrois survolèrent la Transylvanie à de nombreuses reprises pendant l'été 1940 pour effectuer des relevés cartographiques en prévision d'une offensive destinée à recouvrer les territoires perdus après la Première Guerre mondiale.

En bas :
un Heinkel He 112B du *Grupul* 5 *vanatoare*. Un appareil de ce type a revendiqué – selon les Roumains – la première victoire aérienne roumaine de la Seconde Guerre mondiale le 27 août 1940.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

de Vienne, Cluj, de même que toute la partie Nord de la Transylvanie, doit être cédée à la Hongrie.

De leur côté, les Hongrois reconnaissent que, le 27 août, l'un de leurs Caproni Ca.135bis appartenant au 3./III. *Kozepesbombazo-osztaly*, a été soudainement attaqué par un chasseur roumain alors qu'il effectuait un vol de routine à 3 000 mètres d'altitude, à 300 mètres de la base de Debrecen (donc bien à 30 km à l'intérieur de l'espace aérien hongrois). Plusieurs projectiles se logent dans les ailes et le fuselage du bombardier. L'opérateur radio est blessé. Le pilote hongrois engage alors un piqué prononcé pour échapper à son attaquant et atterrit à Debrecen. Le radio est hospitalisé et survivra à ses blessures.

En réponse à ce qui est perçu comme une véritable provocation, le capitaine Janos Gyenes, commandant l'unité de reconnaissance basée à Ungvar au Nord-Est de la Hongrie, embarque avec son observateur à bord d'un biplan WM-21. Se dirigeant vers la frontière roumaine, qu'il a tôt fait de franchir, il attaque alors le terrain de Satu Mare avec des bombes de 10 kg qu'il largue sur un hangar. La DCA roumaine riposte et touche le biplan qui est obligé de faire un atterrissage forcé non loin de là. Une fois encore, les documents roumains et hongrois divergent, les premiers déclarant que l'avion hongrois a atterri en territoire roumain et son équipage capturé, alors que les seconds déclarent que le capitaine Gyenes a pu rejoindre le territoire hongrois pour s'y poser. Les Roumains poursuivent en faisant état de l'interrogatoire de l'équipage qui aurait confessé qu'ils auraient reçu l'ordre d'attaquer Satu Mare, un ordre de plus signé par le commandant en chef de la MKHL (Force aérienne de défense royale hongroise). Bien sûr, les Hongrois réfutent cette version, arguant que l'officier hongrois a agi de son

propre chef et a par conséquent été réprimandé pour son acte. Le même jour, la MKHL émet un ordre interdisant à tous les avions hongrois de ne pas s'approcher de la frontière roumaine à moins de 10 km, dans le but de prévenir toute escalade de la crise.

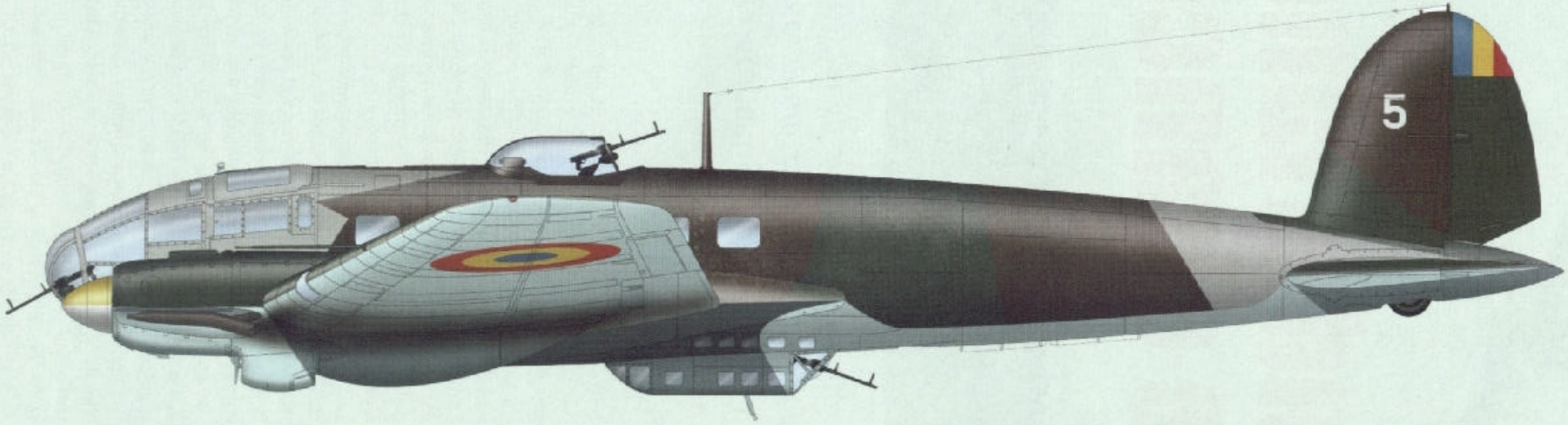
Plus de 60 ans après, il est toujours difficile de connaître la vérité sur ces événements. Il existe peut-être un début de réponse qui pourrait aider à mieux comprendre. Un article très court a été publié dans le magazine français *Les Ailes* de septembre 1940, qui se contentait de citer des faits sans autres commentaires :

« *Le 28 août, un chasseur roumain a attaqué un bombardier hongrois au-dessus de la gare ferrovière de Debrecen* [à l'intérieur de l'espace aérien hongrois]. *Le pilote hongrois blessé a pu atterrir sur le terrain. Dans la matinée du 29, un biplan hongrois a lancé six bombes de petit calibre, puis a mitraillé le terrain de Satu-Mare. Un hangar a été touché et commença à prendre feu. La DCA roumaine a touché l'avion hongrois qui le força à atterrir. L'équipage composé d'un capitaine et d'un lieutenant a été fait prisonnier . Au même moment, des avions de reconnaissance à long rayon d'action hongrois ont lancé des tracts au-dessus de Brasov.* »

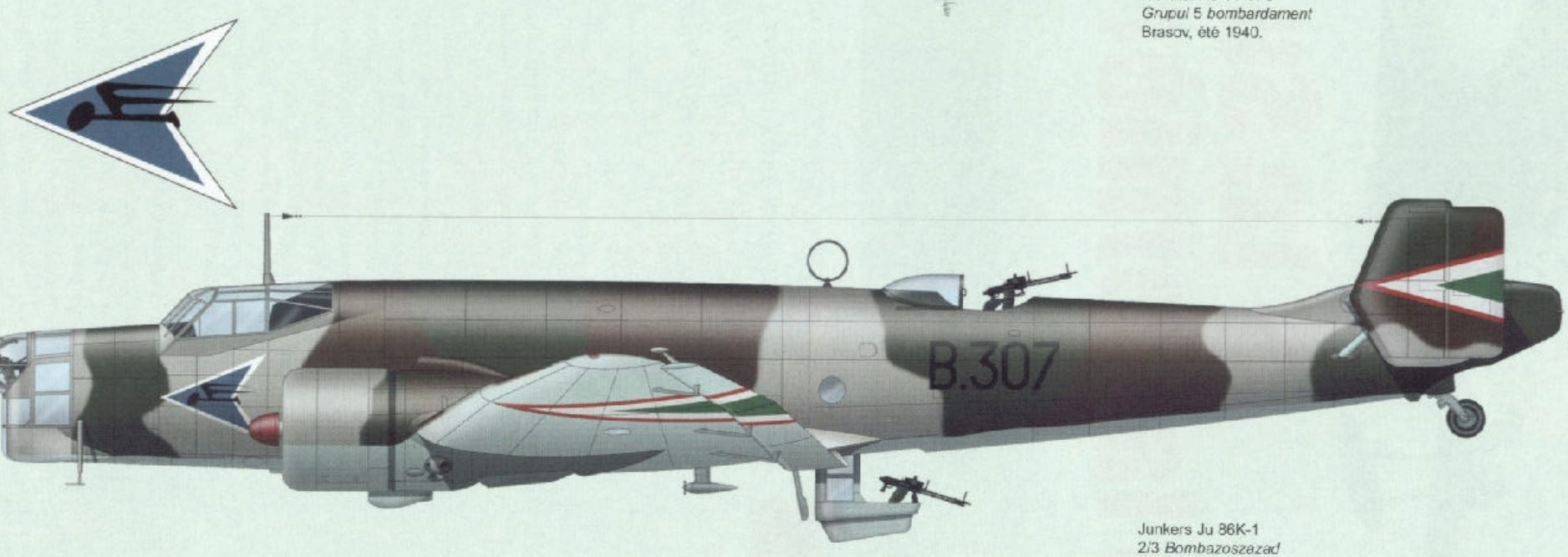
Cet événement est la première véritable confrontation armée entre la Roumanie et la Hongrie. Les deux pays la perçoive comme un prélude à un conflit ouvert dont la Transylvanie sera l'enjeu. Mais, finalement, la guerre n'éclatera pas. Ce n'est pas l'intérêt d'Hitler et de Mussolini, les véritables maîtres dans la région. Tous les deux veulent trouver une solution pacifique à cette question épineuse, même si celle-ci ne doit satisfaire aucune des deux parties. Il importe que ces deux pays restent au sein de l'alliance de l'Axe. Le problème de la Transylvanie est résolu de manière temporaire grâce à un arbitrage qui a lieu à Vienne le 30 août, connu sous le nom de « deuxièmes accords de Vienne ». Les ministres des Affaires étrangères d'Allemagne et d'Italie, Ribbentrop et Ciano, ont décidé de couper la région incriminée en deux, le Nord, disposant d'une population à majorité hongroise étant annexé par la Hongrie, le Sud restant roumain.

En fait, il faudra attendre quatre ans pour que le sort de la Transylvanie soit scellé. Il se fera par les moyens militaires et créera une situation *de facto*. En septembre 1944, les troupes roumaines, avec leurs nouveaux alliés soviétiques, entrent dans le Nord de la Transylvanie et après de furieux combats repoussent les forces germano-hongroises à l'intérieur des frontières d'avant 1940. Ce tracé de frontière est toujours en vigueur aujourd'hui.

© P-A. Tilley, 2001



Heinkel He 111H-3
Grupul 5 bombardament
Brasov, été 1940.



Junkers Ju 86K-1
2/3 *Bombazoszazad*
Szombathely, été 1940.

Le Sunderland de la dernière chance

Philippe Listemann

LES UNITÉS AÉRIENNES se sont retrouvées parfois mêlées à des missions très particulières. Dans les temps troublés que la France a traversés fin juin 1940, le N° 10 RAAF Squadron *et ses Sunderland ont joué un rôle inattendu.*

Une grande partie des équipages du N° 10 *Squadron* (RAAF) se trouve au Royaume-Uni quand la guerre éclate. Ces hommes sont venus réceptionner les 9 Sunderland commandés par le gouvernement australien en juin 1939. Par la force des choses, cet escadron restera en Angleterre pendant cinq et ne reviendra au pays qu'en 1945. Il devient opérationnel en février 1940 et après quelques sorties de routine pendant la « Drôle de guerre », il participe activement aux actions du printemps 1940, notamment en protégeant les navires qui quittent les ports français bondés de soldats de toutes nationalités. C'est au cours de ces actions, que le professionnalisme et le sang froid des équipages australiens se font remarquer et c'est à eux que va incomber l'exécution de quelques missions plus importantes, mais aussi plus délicates.

L'évacuation de la famille De Gaulle

Parmi les plus notables se trouve la tentative d'évacuer la famille du général De Gaulle alors réfugiée à Brest. Il avait été prévu de l'évacuer par mer le 17 juin, mais un contretemps de dernière minute empêche l'embarquement de l'épouse du général et de ses enfants. Winston Churchill, se rendant compte des conséquences si la famille du général tombait entre les mains des Allemands, demande alors au SOE (*Special Operations Executive*) de monter une opération d'urgence pour récupérer la famille de De Gaulle. Le 17 juin, la Section D du SOE reçoit l'ordre « *d'organiser le voyage de l'épouse et famille d'un officiel français de haut rang qui sert la cause alliée en Angleterre* ». L'urgence est de mise puisque le lieu de récupération prévu est le village de Carantec, qui selon les services de renseignements britanniques devrait être investi par les avant-gardes des unités motorisées allemandes le lendemain.

Le 17 juin à 21h00, l'officier de permanence de la base d'hydravion de Mount Batten est contacté par le *Commander* C. Pinsent qui demande qu'un hydravion soit mis à la disposition immédiate du *Captain* Norman Hope de la British Army pour l'emmener « quelque part » dans le nord de la côte bretonne. Le *Captain* Hope arrive par air sur le terrain tout proche de Roborough vers 23h00 et est emmené directement à la base navale de Plymouth pour expliquer le cadre de sa mission à l'amiral Dunbar-Nasmith, commandant en chef de la zone Ouest. Pour arriver à l'aube, l'avion doit partir vers 3 heures du matin. Pour la mission, un petit hydravion semble avoir le plus de chance de réussite et le choix se porte sur le Walrus. Le Walrus est le L2312 appartenant au N° 15 *Group Communications Flight* et un équipage du N° 10 *Squadron* est désigné pour le piloter.

Un Sunderland Mk. I du N° 10 *Squadron* survole la côte pour une patrouille maritime au large des Cornouailles à l'été 1940. (Australian War Memorial)

L'avion est préparé et armé, pendant que les membres de l'équipage sont informés du caractère particulier de la mission. À 02h55, l'hydravion prend son envol en direction de la Bretagne qu'il va atteindre mais dont il ne reviendra pas; vers 4 heures et demie du matin, le L2312 s'écrase dans les environs de Ploudaniel à l'intérieur des terres, donc assez loin de la route qu'il aurait dû prendre. Le fait que l'écart soit d'une quarantaine de kilomètres fait penser à une erreur de navigation assez tôt dans le vol. Il semble que le pilote, le *Flight-Lieutenant* John N. Bell (RAAF) a essayé d'atterrir sur un terrain de fortune, le moteur ayant eu semble-t-il eu des problèmes. Une brume matinale a dû donner des indications erronées ou masquer des obstacles au pilote, car le Walrus a heurté un talus, s'est retourné et s'est finalement brisé. Les quare membres de l'équipage sont tués : J.N. Bell, le *Sergeant* Charles W. Harris (RAAF) navigateur, le *Corporal* Bernard Nowell (RAF) et le *Captain* Hope. Nowell n'était pas un navigant mais un mécanicien radio qui avait été choisi pour la circonstance par manque de personnel… Quant à J.N. Bell et C.W. Harris, ils sont devenus à leur « corps défendant » les premiers morts du personnel navigant de la RAAF tués en mission lors du second conflit mondial. Quant à la famille De Gaulle, elle prendra le dernier bateau qui quitte Brest pour le Royaume-Uni.

Mission diplomatique

Le 19 juin, le secrétaire d'État aux Colonies britannique, Lord Lloyd, et son cabinet sont emmenés à Bordeaux où le gouvernement français s'est provisoirement replié. Ils prennent un Sunderland du N° 10 *Squadron* qui amerrit sur le lac de Biscarosse. Le vol a lieu à bord du Sunderland P9604/RG-J et son équipage est sous le commandement du *Squadron-Leader* Bill Garing. Le *Flight-Lieutenant* Bruce Courtney, le copilote, raconte son périple [1] :

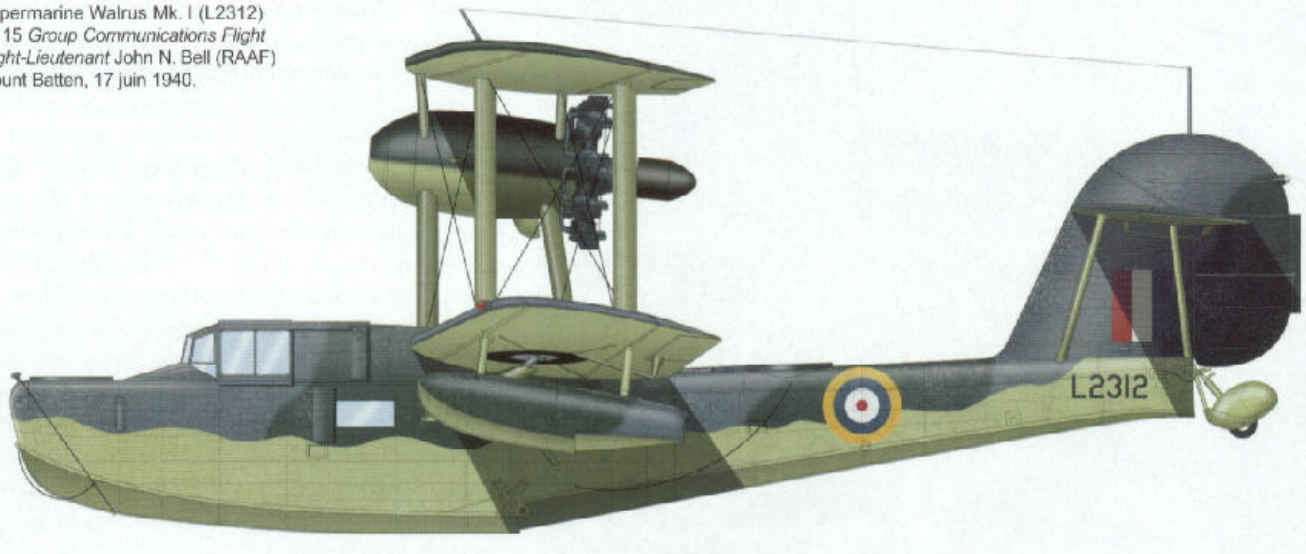
« *Juste avant midi le 19 juin 1940, nous sommes avertis de préparer un vol sur Biscarosse. On nous a simplement dit que c'était une mission secrète et que nous aurions un passager de marque à bord. Personne ne doutait que cela serait excitant, voire dangereux, puisque la France était au bord du précipice et que les choses étaient aussi mauvaises qu'elles pouvaient l'être* ».

Le vol se déroule sans problème et l'équipage prend bien soin d'éviter Brest où les chasseurs allemands peuvent constituer un danger. Au cours du vol, Lord Lloyd se dirige vers le poste de pilotage. Bruce Courtney continue : « *J'avais les commandes quand Lord Llyod arriva et se mit debout entre nous et nous parla du but de son voyage.* 'Vous avez le droit de savoir pourquoi nous allons à Bordeaux , *dit-il,* puisque vous prenez tous le même risque'. *Nous avons apprécié cela, car trop souvent, on nous prenait pour de simples chauffeurs de taxi, en particulier par les moins gradés des passagers*; 'Mon job, *continua Lord Lloyd,* est d'essayer de convaincre le gouvernement français de poursuivre la lutte à partir de leurs possessions africaines'. *D'un coup, nous nous sommes rendus compte de l'importance de la tâche* ».

Le Sunderland amerrit sur le lac de Biscarosse et Lord Lloyd fait savoir à l'équipage qu'il prévoit de rentrer le lendemain soir. Pendant ce temps, l'équipage du P9604/J apprend à connaître les méthodes françaises en matière de ravitaillement . Un dialogue de sourd s'établit entre les Français qui parlent mal l'anglais et ne connaissent pas les « Imperial gallons » et les Australiens qui parlent mal le français et connaissent mal le litre ! Malgré ces difficultés et une longue discussion, le Sunderland reçoit quand même de l'essence, quantité exprimée en litres pour les uns, en « Imperial gallons » pour les autres, mais le résultat est quand même là ! Bruce Courtney dira par la suite de cet épisode : « *L'équipage regarda cela comme un miracle et je pense que cela en a été vraiment un* ».

Une fois sur place l'équipage australien n'a rien d'autre à faire qu'à attendre et observer de loin les événements qui se déroulent sous leurs yeux. Parmi les nombreux hydravions présents sur le lac, ils peuvent apercevoir un hydravion de la Classe-C des Imperial Airways, le *Clare*. Les deux équipages finissent par prendre contact et nos Australiens apprennent que le *Clare* est là pour emmener des membres du gouvernement français vers l'Afrique plus tard dans la soirée. Le soir venu, Bruce Courtney et le *Pilot-Officer* Vic Hodgkinson décident d'aller faire un tour à terre. Ils entrent dans le mess des officiers et Vic Hodgkinson aura les propos

Supermarine Walrus Mk. I (L2312)
N° 15 *Group Communications Flight*
Flight-Lieutenant John N. Bell (RAAF)
Mount Batten, 17 juin 1940.



© P-A. Tilley, 2001

suivants : « *nous avons tous les deux été dévisagés par les regards noirs d'un groupe d'officiers français qui semblaient plutôt démoralisés; il n'y eu aucune communication entre nous* ». Le lendemain les Australiens voient partir le *Clare* vers la Grande-Bretagne sans les passagers prévus. Ils avaient attendu une journée de plus pour rien. Le surlendemain, Hodgkinson se souvient d'avoir assister à un spectacle hors du commun : « *à partir des petites heures du jour, la base française a été témoin du passage d'hydravions en tout genre qui après avoir refait le plein redécollaient en prenant un cap vers le Sud.* [...] *Tout ce qui pouvait prendre l'air était utilisé pour évacuer vers l'Afrique du Nord. Aucun de ces hydravions ne pouvait décemment être catalogué comme un appareil moderne* ».

Peu après midi, Lord Lloyd est de retour, Hodgkinson poursuit : « *Lord Lloyd avait une mine terrible à cause du manque de sommeil et une barbe de plusieurs jours, une vision quelque peu effrayante il est vrai; il nous dit que les Français ne seraient pas d'accord pour poursuivre la lutte, même à partir de l'Afrique* » . Le retour se passe sans encombre.

Ci-dessous :
le Sunderland Mk. I P9602 (RB-G) du *Flight Lieutenant* Richard Cohen, en juin 1940. (Collection A. Thomas)

En bas :
le Sunderland Mk. I ne possédait pas de tourelle supérieure, mais deux mitrailleuses de sabord, comme on peut le voir sur cet appareil amarré dans la rade de Mount Batten à l'été 1940. (Photo via Jim Grant)

Tensions et incidents

S'il est évident que la France veut sortir de cette guerre à tout prix, les Anglais vont quand même tenter jusqu'au bout de convaincre les Français de poursuivre le combat à partir de l'Afrique du Nord ou tout au moins essayer d'entraîner leurs colonies dans la poursuite du combat. C'est ainsi que le 25 juin des émissaires de haut rang sont envoyés à Rabat (Maroc), parmi lesquels Lord Gort, commandant en chef de l'armée de Terre britannique, et Mr Duff Cooper, ministre de l'information du gouvernement britannique. Ils embarquent à bord du Sunderland P9602, codé RB-G, commandé par le *Flight-Lieutenant* Dick Cohen. Le vol se passe sans problème mais au moment où il survole le port de Rabat, Dick Cohen aperçoit des dizaines d'embarcations de toutes tailles empêchant l'amerrissage. Dick Cohen propose alors à Lord Gort de se poser sur l'estuaire de la rivière Bou Regreg à peine plus large de quelques mètres que l'envergure même du Sunderland. Lord Gort donne son accord.

La délégation est reçue par des officiers français, cordiaux dans un premier temps, mais une fois les officiels partis, la capitainerie du port demande à l'équipage de déplacer l'hydravion de 50 mètres, dans un but évident d'empêcher le moindre décollage rapide. Dick Cohen ignore l'ordre et pense qu'il n'est de toute façon pas nécessaire de ravitailler le Sunderland, ayant assez de carburant pour rejoindre Gibraltar. Les choses en restent là…

À 21h00, le radio du Sunderland reçoit un message codé urgent de Grande-Bretagne : « *Consul général informe qu'il y a des difficultés locales et que vous ne serez pas en mesure d'établir les contacts prévus. Il vous expliquera le contexte. Nous vous laissons entière discrétion quand à la gestion de la situation* ». Dick Cohen demande donc à la capitainerie de lui envoyer une embarcation pour aller remettre le message à l'intéressé. Sa demande est renouvelée plusieurs fois mais aucune réponse ne lui parvient. Alors, il décide de mettre à flots le dinghy et de se passer des services des Français. Il ne va cependant pas bien loin, car il est immobilisé par les forces de l'ordre françaises à bord d'une petite embarcation. Il doit rebrousser chemin. Mais le *Flight-Lieutenant* Cohen veut remettre ce message urgent et persiste donc.

L'obscurité aidant, il demande à son équipage d'allumer toutes les lumières du Sunderland dans le but d'attirer l'attention des Français. Ce subterfuge fonctionne et la petite embarcation de la police se rapproche de nouveau pour demander d'éteindre les feux. Dick Cohen ne leur répond pas et leur demande de nouveau de l'emmener sur le port, demande qui est de nouveau refusée. Avec sang-froid, il sort son revolver et le braque directement sur l'un des policiers, qui comprend tout de suite le message cette fois. Avec son copilote, le *Pilot-Officer* Derek Stewart (RAF), Cohen débarque sur le quai. Les deux pilotes ne perdent pas de temps et ils arrivent au consulat anglais où ils rencontrent un fonctionnaire qui avait essayé en vain de contacter l'hydravion. Les pilotes sont rejoints entre-temps par les forces de police, cette fois bien plus nombreuses. La discussion est vite engagée et les Français exigent que les deux pilotes retournent immédiatement à bord de leur avion sous peine de le voir immobilisé sous bonne garde. Dick Cohen parvient à convaincre les Français que Stewart est le capitaine du Sunderland. Ce dernier accepte d'accompagner les policiers, laissant Cohen qui leur a dit vouloir passer une nuit au Bollima Hotel.

Les policiers français partent en plaçant cependant deux

véhicules à l'entrée du consulat. Bien que bloqué à l'intérieur, Cohen décide néanmoins de se rendre à l'hôtel où se trouvent Gort et Cooper. Caché sous une couverture à l'arrière d'un véhicule conduit par une employée du consulat, il parvient à sortir à la faveur de la nuit. Cependant, trouvant quelque peu bizarre la sortie d'un véhicule en pleine nuit, les policiers français le suivent. Arrivé à l'hôtel, Dick Cohen sort de la voiture et ne tarde pas à entendre des coups de feu. Cherchant abri derrière une porte, il dégaine alors son revolver, tire quelques cartouches et en profite pour entrer dans l'édifice. Il y retrouve Gort, engagé dans une discussion fort peu amicale avec ses interlocuteurs français. Les deux hommes quittent l'hôtel non sans difficultés. Ils se font immédiatement interpeller, mais là encore Dick Cohen sort son revolver et, ayant déjà prouvé sa détermination, il parvient à passer sans tirer un coup de feu. Lord Gort et Cohen récupèrent Mr Duff Cooper qui se trouvait dans un autre endroit et tous rejoignent le consulat vers 3 heures du matin. Une heure plus tard, ils embarquent dans le Sunderland. Bien que les Français soient très nerveux, ils ne cherchent pas à tirer sur l'appareil, se contentant de l'encercler dans l'attente de la suite des événements.

Sachant que les Français feront tout pour les empêcher de partir, les deux pilotes décident de tenter leur chance en mettant au point une procédure de démarrage très rapide qui doit solliciter les batteries à un niveau interdit par le manuel du constructeur. Après avoir gavé les moteurs et mis les magnétos sur « *on* », les deux pilotes démarrent les quatre moteurs à la fois ! La tentative réussit et l'hydravion commence à glisser et accélère sur l'eau à la recherche d'une étendue suffisamment grande pour tenter un décollage. L'avion se faufile entre les embarcations à vitesse élevée et arrive finalement à prendre l'air dans le jour naissant après avoir frôlé la catastrophe à plusieurs reprises. Cependant, il ne parvient pas à éviter le mât d'un chalutier qui endommage un des flotteurs d'aile. L'avion rallie Gibraltar quelque temps plus tard et réussit un amerrissage un peu acrobatique, malgré les dangers que représente alors son flotteur endommagé.

Pour sa détermination au cours de cette mission, le *Flight-Lieutenant* Cohen recevra la DFC en date du 14 septembre 1940 [2]. Sa citation dit : « *Le 25 juin 1940, il s'est particulièrement distingué à Rabat, grâce à son ingéniosité et son esprit d'initiative, qui ont permis de sortir ses deux passagers (Lord Gort et Mr Duff Cooper) d'une situation qui était près de dégénérer à cause de la nervosité des représentants officiels français suite à la rupture des relations diplomatiques entre le gouvernement de Bordeaux et les Britanniques. Plus tard, il réussit à faire décoller son avion malgré les actions répétées des Français de faire échouer cette tentative, mais parviendra finalement à décoller dans une mer démontée.* »

Le *Flight-Lieutenant* Cohen survivra à la guerre et poursuivra sa carrière dans la RAAF. En août 1947, quand il sera annobli, il prendra le nom de Sir Richard Kingsland.

Le *Flight Lieutenant* Richard Cohen aux commandes de son Sunderland en 1940.
Il terminera la guerre au grade de *Group Captain* et sera anobli en 1947.
(Australian War Memorial)

[1] Toutes les citations sont extraites du livre " *Maritime is number 10* ", *Flight-Lieutenant* K.C. Baff.

[2] Cette décoration est publiée dans la *London Gazette* sous le n° 34945. Il est bon de rappeler que toutes les décorations, comme la DFC et le DSO, ont toujours été publiées dans la *London Gazette* à partir du moment où elles ont été approuvées par les autorités compétentes.

Special thanks to Jim Grant and Bill Baker for their contribution.

Short Sunderland Mk. I (P9602)
N° 10 RAAF *Squadron*
Flight-Lieutenant Richard Cohen
Mount Batten, 25 juin 1940.

© P-A. Tilley 2001.

REÇU 5 SUR 5

Simply the best

J'avoue que je ne comprends pas votre sévérité à l'encontre d'Erich Hartmann : vous dites qu'il n'a sans doute pas remporté 352 victoires et vous ajoutez qu'il faudrait supprimer carrément 30 à 50 % de ce chiffre pour avoir la vérité. Sur quoi vous fondez-vous pour être si sévère ?

A. Poulin (Avignon - 84)

Non, non... vous nous faites dire ce que je nous n'avons pas dit. Ou alors, nous nous sommes mal exprimés.
Plutôt que de parler de « victoires », il vaudrait mieux parler de « revendications ». En effet, le terme de « victoire » sous-entend qu'il existe une perte en contre-partie dans l'autre camp et ce n'est pas toujours le cas.
La question est de savoir combien et pourquoi.
Sauf à éplucher tous les rapports de combat l'un après l'autre et pour chacun des deux camps concernés, il est quasi impossible de donner un état précis des victoires pour chaque as. Parlant par expérience, nous pouvons aussi vous certifier que même lorsque vous disposez des rapports des deux camps, il est parfois bien difficile de se faire une opinion quant au nom du ou des pilotes qui ont été directement responsables de la destruction d'un ou plusieurs avions ennemis au cours d'un même combat.
Certaines aviations (italienne, japonaise...) se sont signalées par un grand laxisme dans le dépouillement des revendications, de sorte que le palmarès de leurs as ne correspond à aucune réalité d'aucune sorte. Ce n'est pas le cas au sein de la Luftwaffe. Mais il est impossible d'éviter une certaine surestimation.
Pourquoi ? Pour plusieurs raisons. D'abord, nous sommes souvent en présence de témoignages humains, dont on connaît la fragilité (les ciné-mitrailleuses n'ont pas existé sur tous les avions, sur tous les fronts et il leur arrive de tomber en panne au plus mauvais moment...). La vision du combat d'un pilote n'est pas nécessairement celle de son équipier et encore moins celle de l'adversaire.
La chaleur et la brièveté de certains engagements n'ont souvent pas permis de distinguer avec précision ce qui s'est passé.
Quand plusieurs unités d'un même camp sont engagées, la tendance est toute naturelle pour l'une d'entre elles d'attribuer à ses pilotes tous les avions ennemis qui tombent. On arrive donc fréquemment à une surestimation des revendications proportionnelle au nombre d'unités engagées par un même camp.
Sur certains fronts, les combats se sont souvent déroulés à un contre un, sans témoin. Sans penser nécessairement à remettre en cause la parole du vainqueur, il a pu se tromper en toute bonne foi sur le sort de sa prétendue victime.
Dans ces conditions, Hartmann, comme n'importe quel autre pilote de n'importe quelle autre force aérienne belligérante, affiche un palmarès *sans doute* légèrement flatteur.
Nous n'avons jamais écrit qu'il faudrait « *supprimer carrément 30 à 50 % de ce chiffre pour avoir la vérité* ». Nous avons voulu dire que *même* si on lui retirait 30 %, voire 50 %, de son palmarès, celui-ci resterait quand même exceptionnel.

Nos experts en *Experten* ont la parole

Plusieurs lecteurs, parmi lesquels D. Quenet (Plouzane - 29), nous ont signalé des erreurs à propos des as allemands :

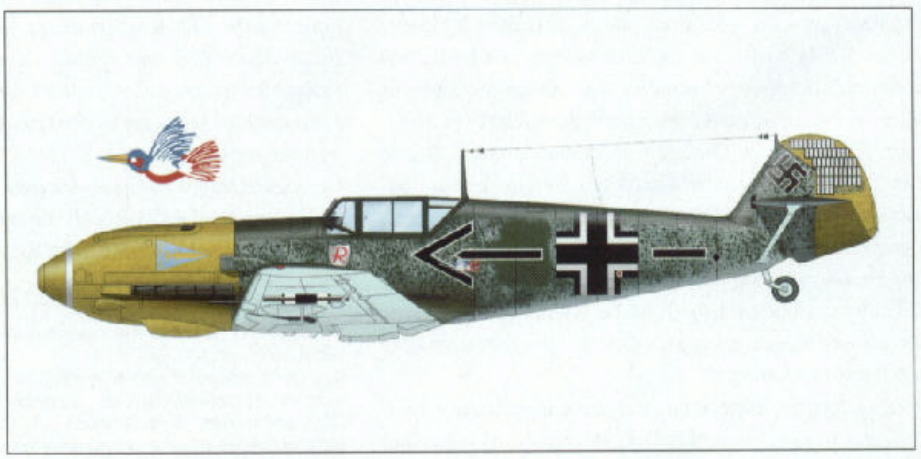
– page 11 : *le Fw 190A-2 du haut est celui de Hans (Assi) Hahn et non Hans (Assi) von Hahn.*
Oui, bien sûr, « Assi » était le surnom de Hahn tout court et non de von Hahn (faute de frappe).

– page 11 : *le Fw 190A-2 du bas, codé « He » était celui de* l'Oberfedwebel *Bruno Hegenauer et non de Rolf Hermichen. D'abord pilote à la 1./JG 26 avec laquelle il remporte une victoire, Hegenauer passe au Stab/JG 26 où il devient l'aillier de Galland puis de Schöpfel et y obtient sa deuxième victoire. Muté à la 11.(H)/JG 26 il part pour l'Afrique en novembre 1942 et c'est sans doute à cette époque qu'il abat son troisième adversaire. Sa* Staffel *étant dissoute, il est intégré à la 3./JG 53 et revendique deux victoires de plus. Il est tué le 7 mai 1943 dans la destruction du Ju 52 qui le transporte de Tunis en Sicile.*

– page 27 : *êtes-vous bien sûr que le « 13 » de Kurt Ubben soit rouge et non jaune qui semble être la couleur de la 6./Tr.Gr. 186 ?*
Justement, nous avons tout lieu de penser que Ubben avait été affecté à la 5./Tr.Gr. 186 (notre légende) et non à la 6./186, car il passe à la 8./JG 77, dénomination prise par la 5./186 lors de la dissolution du II./Tr.Gr.186.

– page 29 : *la photo du haut montre le « 8 » blanc de* l'Oberfeldwebel *Erwin Sawallisch et non l'avion de Rödel.*
En effet. Rödel n'a remporté qu'une seule victoire sur le front Est et cet appareil en présente douze sur le gouvernail. Sawallisch a remporté un total de 38 victoires (dont 12 à l'Est).

– page 32 : *le Bf 109E de Helmut Wick portait un insigne personnel (un petit oiseau) sous la verrière, qui disparut partiellement sous le premier chevron de* Kommodore.
En effet, nous sommes inexcusables, mais nous allons tenter de nous faire pardonner en vous offrant ci-dessous un nouveau profil avec les marques corrigées. Le profil de la page 32 ne devrait montrer que 41 victoires au lieu des 54 qui figurent sur le gouvernail.



Un troisième Français sur Tempest

En complément du courrier des lecteurs du n° 21, je vous informe qu'il convient d'ajouter un troisième pilote *Free French* ayant combattu sur Tempest avec le N° 274 *Squadron* au cours de l'automne et de l'hiver 1944.
Ce pilote était Jean Vaissier, né en juillet 1907. Lieutenant observateur de réserve, il a rallié la Grande-Bretagne par bateau en juillet 1940. Engagé dans les FAFL comme élève pilote, il commence son entraînement mais est très sérieusement blessé lors de celui-ci en juin 1941. Le capitaine Vaissier ne peut reprendre son instruction de pilote que plusieurs semaines plus tard et reçoit son brevet en décembre de la même année.
Après son séjour en OTU il est muté en *Squadron* de chasse à la fin février 1942, puis au N° 501 *Squadron* en novembre 1943. Promu commandant en juin 1944, il continue malgré son âge et son infirmité à combattre et participe à la couverture et aux missions des opérations du débarquement. En août, passé sur Tempest, il prend part à la chasse au V1.
Il passe ensuite au N° 274 *Squadron* et se retrouve stationné à Volkel en Hollande début octobre 1944. C'est sur ce terrain, alors qu'il décolle pour une nouvelle mission de chasse offensive le 8 décembre 1944, que le commandant Jean Vaissier est grièvement blessé *[Tempest Mk. V EJ597 - NDLR]*. Son avant-bras gauche est sectionné net au cours de cet accident.
Chevalier de la Légion d'honneur en juin 1945, médaillé de la Résistance française en avril 1946, Croix de guerre avec quatre citations, il est décoré de la DFC en avril 1950.

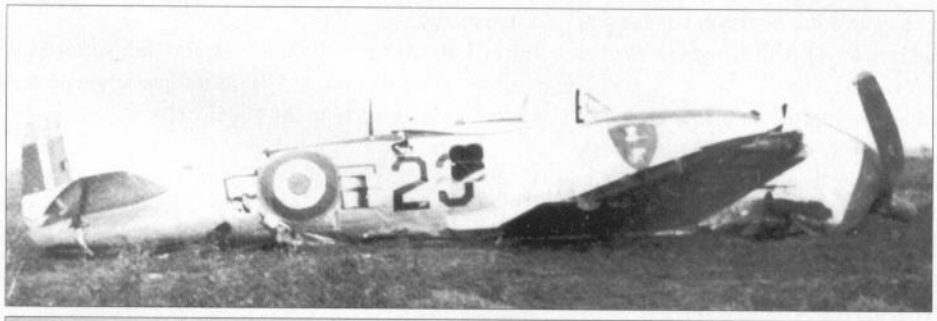
Yves R. Morieult

REÇU 5 SUR 5

Le crash du lieutenant Guillaume

La légende du profil du P-47 codé «23» (p. 69) est erronée par le fait que le lieutenant Guillaume a été abattu dans les conditions suivantes.
En dépit du mauvais temps qui sévissait alors sur la région, le Lt Guillaume décolle au matin du 20 novembre 1944 avec 11 autres P-47 du *Lafayette* pour la première mission de la journée. Elle consiste à s'attaquer à tous mouvements ennemis entre Belfort et Colmar, en support à l'offensive de la 1ère Armée française.
Au-dessus de Colmar, le Cne de l'Espinay, leader du groupe, aperçoit un train et donne l'ordre à 4 appareils de se mettre en couverture des 8 P-47 qui vont l'attaquer. Alors que le Lt Guillaume effectue sa passe, il est durement touché par la *flak*. Par radio, il avertit son chef de section, le Lt Meyer, qui constate que le P-47 lâche une traînée de fumée noire. Le réservoir d'huile est en feu et le moteur commence à donner des signes de faiblesse. Le Cne de l'Espinay détache Meyer pour escorter Guillaume. Le moteur rend l'âme presque aussitôt, Guillaume n'est alors qu'à 200 m d'altitude et se résout à un atterrissage forcé dans un grand champ qu'il discerne devant lui. Le sol étant détrempé, l'arrêt est des plus brutaux : l'impact est si dur que son harnais casse net et que sa tête heurte violemment le tableau de bord, le laissant inconscient.
Il revient à lui alors que deux soldats allemands l'extraient du cockpit. Ils l'emmènent dans une ferme voisine, puis il est dirigé vers un hôpital de campagne allemand où on lui dit qu'ayant une fracture du crâne, il va être opéré. Par bonheur, on lui dira plus tard que c'est une erreur et il sera transféré dans une prison de Strasbourg.
Le Lt Guillaume sera libéré par les troupes américaines le 18 avril 1945.

G. Fruchart (Pau - 64)



Le P-47D-27-RE du lieutenant Guillaume après sa chute près de Colmar.

Le fait du prince

À propos de votre dossier : " Les As de la Luftwaffe ", quel est votre parti pris dans le choix des as présentés ? La précision n'aurait pas été superflue.
E. Hartmann n'a même pas droit à un encart ? Bizarre.

A. Frot-Coutaz

Trois critères ont présidé aux choix des pilotes :
1) la disponibilité de photos permettant d'illustrer les biographies et de réaliser des profils en couleur;
2) l'originalité du sujet. Nous avons donné la préférence à des pilotes moins connus, comme Müncheberg ou Schroer, plutôt que de publier une nième biographie de Galland ou de Hartmann;
3) les décisions arbitraires et imprévisibles du rédacteur-en-chef.
Si vous estimez, à juste titre, que d'autres pilotes méritent une plus grande considération, ce sera peut-être l'occasion de donner ultérieurement un petit frère à ce n° 21.

Avis de recherche

Patrick Maurel recherche le passé d'un pilote de l'Aéronavale : Henrys Dufieux, décédé le 6 octobre 1952 à l'aéro-club de St Dizier (Hte-Marne) comme chef pilote.
Merci de le contacter à l'adresse suivante : Challes, 01140 Thoissex - Tél. 04 74 04 90 59.

Wykeham-Barnes (suite)

Suite à l'article paru dans le n° 20 (page 75) relatif à la victoire remportée le 4 août 1940 par le *Flying Officer* Peter G. Wykeham-Barnes du N° 80 *Squadron*, Chris Goss nous adresse cette photo du Gladiator Mk. I K8009 accidenté par le même pilote à Ismailia, le 28 juillet 1938.
Curieuse coïncidence, le jour de sa victoire, Wykeham-Barnes pilotait le L8009.

122 *Wing*

Fidèle lecteur d'Aéro-Journal, je me permets de solliciter votre avis sur les surprenantes différences entre votre article sur le 122 *Wing* et le fameux livre de Pierre Clostermann « *Le Grand Cirque* ». Entre les incohérences, oublis et contradictions, je ne sais plus que penser : Clostermann a-t-il été leader du *Squadron* 3 et *Wing-Co* du 122 ?
Dans « *Le Grand Cirque* », PC indique qu'il devient *Wing-Co* le 27 avril en remplacement de Schrader (il fait coudre ses épaulettes et peindre sur son Tempest le fanion triangulaire de commandement !).
Rien de tout cela dans votre article.
Idem concernant la dernière mission du 3 mai que PC décrit dans le détail avec ses victoires au sol ou sur l'eau (1 BV 138, 1 Ar 232) et en vol (1 Ju 252, 2 Do 24) dont 1 Fw 190 et 1 Me 109 en collaboration avec Bay Adams. Votre article ne fait pas état de ses victoires ni de l'organisation de cette mission que PC dit avoir commandée.
Je serais très heureux d'avoir votre sentiment sur ces imprécisions qui me troublent, tant est grande mon admiration pour Pierre Clostermann.
H. Crapoulet (13008 Marseille)

L'article paru dans le n° 20 a été entièrement réalisé à partir des archives tenues par le Public Record Office *à Kew et le* Royal Air Force Museum *à Londres.*
Comme l'a précisé Warren Schrader lui-même dans un article paru dans le n° 19, il n'a jamais commandé le 122 Wing. *Nous avons donné la liste* complète *et* exacte *des* Wing-Commanders *dans notre article et n'avons rien à y ajouter. La liste des* Squadron-Leaders *du N° 3* Squadron *nous a été confirmée dans un courrier reçu de l'officier de tradition de cet escadron encore en activité au sein de la RAF.*
En ce qui concerne la mission du 3 mai, nous avons publié le compte rendu signé de la main-même de l'intéressé et contresigné par l'officier de renseignement de l'escadron. Nous n'avons rien à ajouter à ces documents d'archives.

CJE

La chasse française 1939 - 1945 (22)

Le GC III/5

Le 1er mai 1937 naissent les GARALD (groupes aériens régionaux d'aviation légère de défense) 572 et 574. Ce dernier, basé à Oran, est équipé de Dewoitine D.371 qui présentent la particularité d'être alors... interdits de vol ! Le premier, installé à Tunis, reçoit des Nieuport 62 et 622. Leur dénomination est transformée en ERC (escadrille régionale de chasse) le 1er novembre 1938. L'ERC 574 est modernisée (?) en août 1939 par la prise en compte de 6 Blériot-SPAD 510 et l'ERC 572 en novembre 1939 par l'arrivée de 9 Morane 406. Cependant, ceux-ci ne sont armés que de mitrailleuses et connaissent nombre de pannes que le manque de rechanges ne permet pas toujours de réparer rapidement.

Le 15 mai 1940, ces deux escadrilles sont rassemblées au sein du nouveau GC III/5 qui s'installe à Bizerte-Sidi Ahmed. Il fait mouvement sur le terrain de campagne de Bir Guenich trois jours plus tard. Le 10 juin, l'Italie déclare la guerre à la France, mais les avions italiens ne se manifestent pas avant le 12. Ce jour-là, ils effectuent un raid sur Bizerte et Karouba auquel la patrouille d'alerte du III/5 ne peut s'opposer. L'adjudant-chef Buisson ouvre le feu sur un S.79, mais de trop loin et le groupe perd un appareil, posé en panne sèche dans la nature.

Le lendemain, 13 juin, un nouveau raid est intercepté dans des conditions à peu près identiques. Une fois encore, handicapé par la faible vitesse de son Morane, Buisson ne peut que tirer à longue distance sur un S.79. Un observatoire de la Marine signale avoir retrouvé des débris d'un S.79, mais il ne semble pas que la victoire ait été officiellement homologuée.

Le 14 juin, un détachement de la 2ème escadrille est envoyé à Djedeïda; il fusionne avec le GC I/10 quatre jours plus tard.

Le 20 juin, le lieutenant Moran poursuit un S.79, dont l'un des moteurs fume, jusqu'à l'île Cani et doit le laisser s'enfuir pour éviter la panne d'essence. Des débris retrouvés dans les parages permettent à Moran de se voir crédité d'une victoire probable.

Mais cette affaire est loin d'être claire. En effet, le lendemain, un CAMS 55 de l'escadrille 4S1 est abattu par un pilote du GC III/5, faisant deux blessés. L'armée de l'Air assure qu'il s'agissait d'un S.79, tandis que l'équipage de l'Aéronautique navale a formellement reconnu un Morane 406. Il n'est pas impossible que pour « dédouaner » son pilote, l'armée de l'Air ait antidaté l'incident d'une journée.

Après l'armistice, le groupe regagne Sidi Ahmed puis absorbe ce qu'il reste du I/10 avant que le couperet ne tombe sur lui à son tour, le 1er août 1940.

Le GC III/5

MATÉRIEL
Blériot-SPAD 510
Dewoitine 371
Morane 406

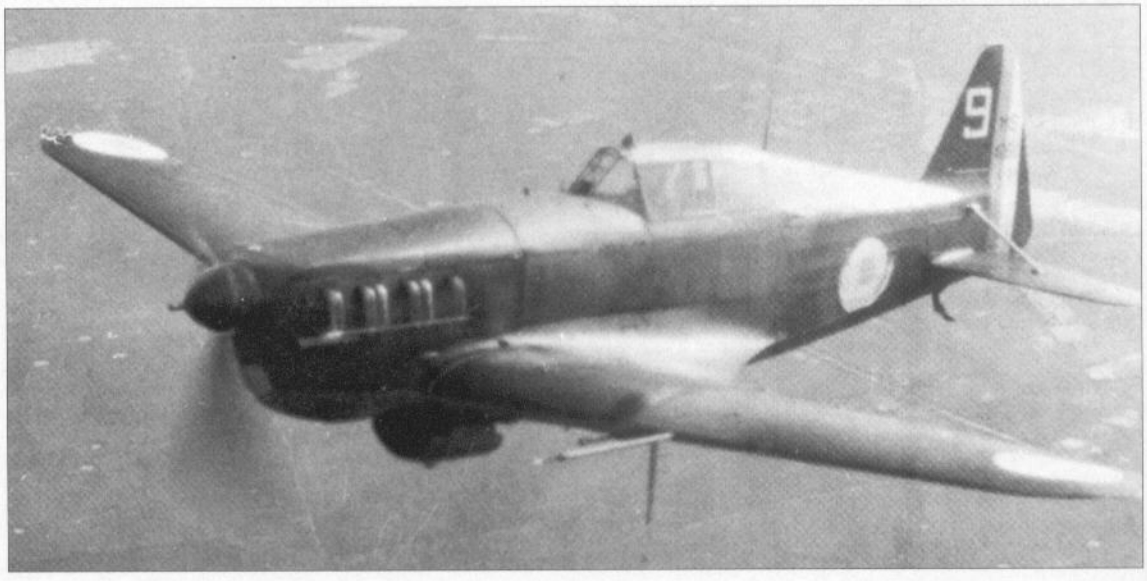
ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe	
Cdt Benson	15.05.40 - 01.08.40
Commandant 1ère escadrille	
Cne Barny de Romanet	15.05.40 - 01.08.40
Commandant 2ème escadrille	
Lt Merle	15.05.40 - 01.08.40

VICTOIRE
1 probable

TERRAINS

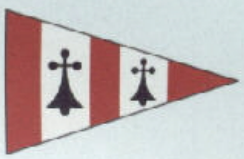
15.05.40	Sidi Ahmed
28.05.40	Bir Guenich
14.06.40 (2ème esc)	Djedeïda
20.06.40	Bir Guenich
24.07.40	Sidi Ahmed
01.08.40	Dissolution

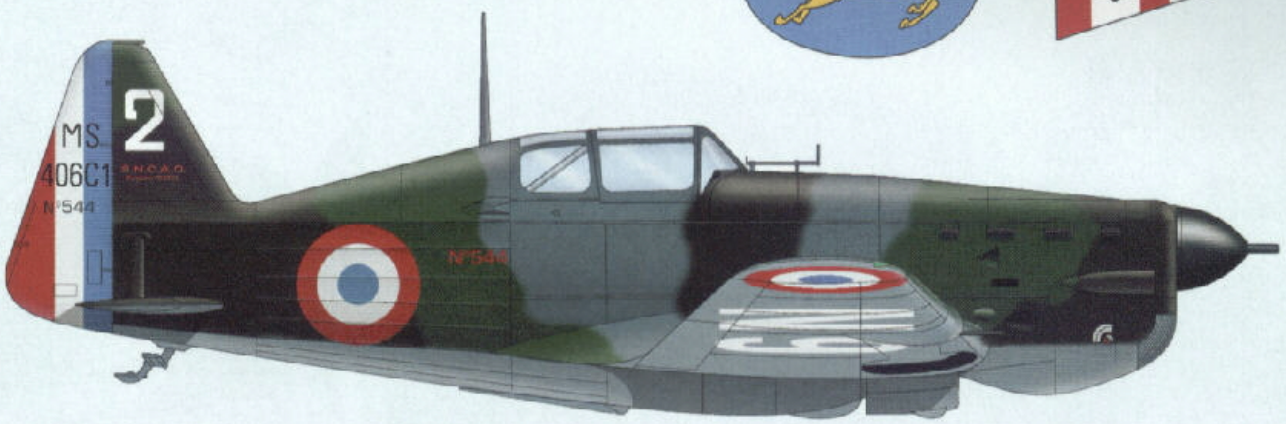


Le Morane 406 n° 28 de la 2ème escadrille du GC III/5 en avril 1940 au-dessus de la région de Tunis.
(Archives Aéro-Journal)

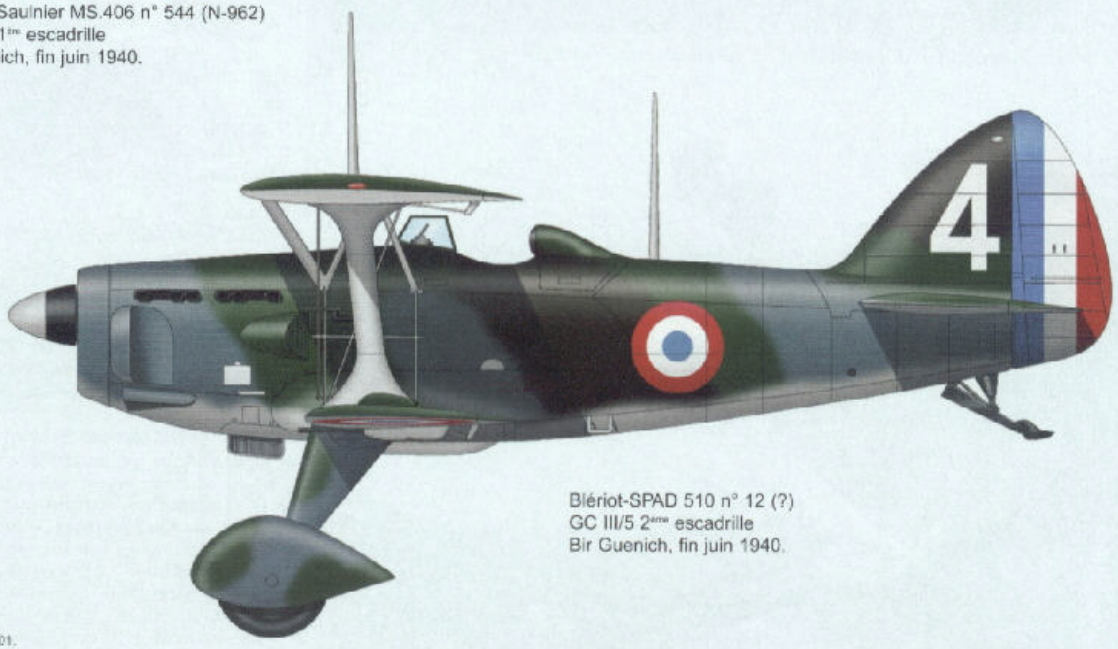
Les derniers Blériot-SPAD 510 de la 2ème escadrille du GC III/5 à Sidi-Ahmed, après l'armistice. Le 11 juillet, le groupe disposait de 28 Morane 406, 2 Blériot-SPAD 510 et 2 Potez 63(?).
(Archives Aéro-Journal)

À gauche : BR 108 (Pégase), ex-ERC 572 devenue 1ère escadrille du GC III/5.
À droite : SPA 97 (fanion à croix herminées : « *Trois coups de rouge, deux coups de blanc, les bonshommes sont noirs !* »), ex-ERC 574 devenue 2ème escadrille du GC III/5.
Les insignes ne semblent pas avoir été portés sur les Morane et les SPAD.





Morane-Saulnier MS.406 n° 544 (N-962)
GC III/5 1ère escadrille
Bir Guenich, fin juin 1940.



Blériot-SPAD 510 n° 12 (?)
GC III/5 2ème escadrille
Bir Guenich, fin juin 1940.

© P.-A. Tilley, 2001.

Après les avions...
LES VOITURES DES AS

1

2

3

4

5

6

7

1 – Une Citroën Traction du GC II/7 en Tunisie, en 1941.
2 – Une Traction de... chasse de nuit. Dépliant la carte sur l'aile gauche, l'*Oberleutnant* Ludwig Becker du II./NJG 1.
3 – « *La Bugatti des officiers du GC I/2* », selon la légende originale de la photo, probablement une type 57C, prise à Xafévillers au début du printemps 1940.
4 – La célèbre Kübelwagen de Marseille récupérée par Ernst-Wilhlem Reinert après la mort du jeune as. Elle avait été baptisée « Otto » (huit en italien) le jour où Marseille avait abattu huit avions britanniques en une seule journée.
5/6 – La Lancia Artena (chassis allongé et conduite à droite) très « baba-cool » de la 3./JG 27. L'inscription (*Unverkäuflich*) précise que l'engin n'était pas à vendre...
7 – Incontournable ! Le roadster BMW 328 de Josef Priller.

Réunis pour la première fois, ces 50 chasseurs qui ont fait la 2ème GM.

Ce poster – 80 x 60 cm – regroupe 51 des meilleurs profis dûs au talent de Pierre-André Tilley, publiés dans les vingt premiers numéros d'Aéro-Journal. Cette « super page centrale » dédiée aux chasseurs monomoteurs de la Seconde Guerre mondiale offre une perspective unique : tous les appareils sont à la même échelle, ce qui permet de comparer la taille respective de chacun d'entre eux. Certains découvriront ainsi que le plus gros d'entre eux était le Grumman F6F Hellcat.

Imprimé sur papier couché semi-mat de 135 g, expédié en tube rigide.

Prix : 15,oo euros + port : gratuit pour la métropole, CEE/DOM-TOM/Suisse 1 euro, autres pays 2 euros.
Veuillez noter que nous n'acceptons aucun paiement en francs français pour cette commande.
Voir bon de commande en page 74.
Tirage limité.
Également disponible chez les libraires sprécialisés en littérature aéronautique.

Aéro Bibliothèque

Le Père Lachaise de la Luftwaffe

Même si nous sommes les premiers à penser que les vues de cimetières sont souvent rébarbatives, force est de constater que le dernier album publié par JaPo constitue une exception à cette règle. Et ce, pour plusieurs raisons.

D'abord, la plupart des photos, qui ont été prises en Tchéquie, ont été enfouies par la bureaucratie du régime communiste et n'ont encore jamais été publiées. Ensuite, beaucoup présentent un véritable intérêt sur le plan historique en offrant une vision très différente de celle que l'on se représente généralement sur les camouflages et marques de la fin de guerre.

Mais, cela ne s'arrête pas là ! On trouve également les ordres de bataille de toutes les unités allemandes stationnées sur le territoire tchèque, des listes de pertes (jusqu'en mai 1945 !), y compris des formations les plus mal connues comme la KG(J) 6 équipée en Me 262 ou l'Erg. KG(J) volant notamment sur Bf 109G-10 et K-14.

L'ouvrage se termine sur une biographie des plus célèbres pilotes allemands ayant combattu au-dessus de la Tchéquie, comme Graf, Hogeback, Hartmann et Rudel.

Un livre comme on aimerait en voir plus souvent que l'on ne peut que chaudement recommander aux passionnés de la Luftwaffe.

Luftwaffe over Czech Territory – J.Rajlich, S.Kokoska & A.Janda – JaPo, Hradec Kralové (Rép. Tchèque) – Sans ISBN – Prix, environ 75 euros en France.

Les guépards volants

Cheetah ce n'est pas que la gueunon de Tarzan, c'est aussi le nom anglais du guépard et, par la même occasion, l'emblème du N° 2 SAAF *Squadron*.

Cette unité a été engagée du début jusqu'à la fin de la guerre de Corée, d'abord sur F-51D (déc. 50 à déc. 52) puis sur F-86F (jusqu'en oct. 53). Elle a perdu 40 pilotes, tués, disparus ou faits prisonniers sur Mustang et seulement... un sur Sabre.

Cet ouvrage de 160 pages fait la part belle aux photos (dont de nombreuses en couleur) et aux témoignages. Le sujet peut sembler marginal pour un lecteur français, il n'en est pas moins intéressant car bien traité.

À noter qu'il est le huitième ouvrage publié dans la collection « African Aviation History ».

2 Squadron in Korea – W.Brent – Freeworld Publications, Nelspruit (Afr.Sud) – ISBN 0-958-3880-91.

No passaran !

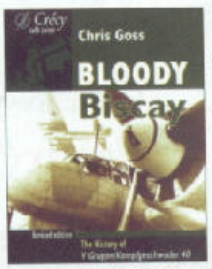
Il est assez étonnant de constater avec quelle rapidité les Espagnols ont commencé à percer l'abcès du franquisme, alors que nous autres Français n'en avons pas encore fini avec Vichy, loin s'en faut.

Ce fascicule de 84 pages à couverture souple, consacré aux pilotes de chasse de l'aviation Républicaine, se veut le premier d'une série que nous souhaitons longue et prospère.

Disons-le nettement, c'est un ouvrage sérieux et fort passionnant, en grande partie parce qu'il a été réalisé à partir de témoignages et de comptes rendus, qui donnent un aspect vivant au texte. Passionnant aussi pour nous, parce qu'il met en scène un certain nombre d'acteurs français, en particulier les pilotes (dont les plus connus sont Victor Véniel et Abel Guidez), mais aussi d'un espion infiltré par les Croix-de-Feu dont le rapport est donné en annexe (un morceau de choix !).

Le tout est illustré de photos originales et de quelques profils en couleur d'assez belle facture. Le texte est bilingue, espagnol/anglais.

Los Pilotos de Caza de la Aviacion Republicana (vol. I) – Historica 36/39, Quiron Ediciones, Valladolid – Prix (en Espagne) : 9,5o euros.



La guerre du golfe

Chris Goss a repris son clavier pour apporter certaines révisions à la première édition de « *Bloody Biscay* » datant de 1997.

Cet ouvrage, imprimé dans un format si typiquement britannique, présente les activités du mythique V./KG 40, ce groupe de chasse lourde équipé de Ju 88C qui patrouillait le golfe de Gascogne pour protéger les *U-Boote* allant et venant des ports français de l'Atlantique.

Plus qu'un historique proprement dit, ce livre met en scène les sanglants duels aériens qui ont émaillé la vie du groupe pendant deux ans. La parole est donc souvent laissée aux témoins et acteurs.

Les annexes donnent la liste impressionnante des victoires (109) et des pertes (120 avions, 222 aviateurs tués ou portés disparus). Parmi les victimes du V./KG 40, le lecteur sera sans doute surpris de trouver deux P-39, un Horsa et un P-38. Et puis il y a ce fameux DC-3 de la KLM qui transportait un « clone » de Winston Churchill et l'acteur Leslie Howard. Selon les recherches conduites par Chris Goss et le témoignage du pilote allemand, il semble que, contrairement à ce qui a souvent été avancé, l'avion ait été abattu par hasard.

L'ouvrage est illustré de nombreuses photos, qui étaient pour la plupart inédites à l'époque de la première édition. Malheureusement, l'imprimeur n'a pas rendu justice à ces précieux documents...

Bloody Biscay – C.Goss – Crécy Publishing, Manchester – Prix : £ 14,95 au RU.

Alsace

Paul Aubert nous avait déjà offert un excellent livre sur la 13ème escadre, il devient un dangereux récidiviste, car celui qu'il nous propose sur l'*Alsace* est encore meilleur.

Pour un non-professionnel de l'édition, il a su trouver une mise en page agréable, très lisible (Dieu merci ! aucun nom en caractères gras ni en capitales) et harmonieusement illustrée.

Ce livre retrace l'histoire du groupe *Alsace*, des origines à nos jours – mais vous l'aviez sans doute déjà deviné. Les premiers chapitres (40-42) comportent malheureusement un certain nombre d'erreurs et quelques patronymes écorchés. Mais, ils comportent aussi la reproduction de nombreux documents de l'époque (journaux de marche, rapports de combat, citations...), ainsi que des témoignages de première main.

Un livre que nous pouvons que recommander.

Groupe de Chasse Alsace *1941-2001* – P.Aubert – Prix environ 48 euros.

X-Files

Suite des listes des *serial numbers* des appareils de la RAF chez Air Britain, ce volume traite des immatriculations allant du Sea Vampire T.22 XA100 au Harrier GR.3 XZ999 (de 1952 à 1982).

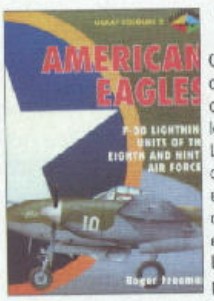
Un « must » pour les spotters.

www.air-britain.co.uk

Reggiane

Le dernier-né de la série *Squadron/Signal* est consacré aux chasseurs Reggiane (2000 à 2005).

Un peu succint à notre goût et très mal documenté sur les Re 2002 du *Kommando* Bongartz qui ont opéré contre le maquis dans la région de Limoges. La plupart des photos sont très connues. Sans doute pas le meilleur cru.



Opération anti-Osprey

Cette série, excellente au demeurant, entre en concurrence directe avec les publications d'Osprey. Là encore, la parole est donnée aux grands experts (R. Freeman pour celui-ci). Les illustrations en général sont d'excellente qualité et la mise en page est aux standards de Classic Publications.

Le texte est cependant moins dense et moins fouillé À consommer sans modération pour les passionnés de l'USAAF en Europe.

Prix, environ 30 euros en France.

Nos principaux distributeurs à l'étranger

France

Drivers
(voir publicité ci-contre)

La Maison du Livre Aviation
75 bld Malesherbes
75008 Paris
(01.45.22.74.16)

Armes & Collections
19, ave de la République
75011 Paris
(01.47.00.68.72)

Kit n' Doc
144, rue Martre
92110 Clichy-la-Garenne
(01.47.31.43.73)

Communauté européenne

Christian Schmidt
Fachbuchhandlung
Sauerbruchstr. 10
D-81377 München
Allemagne

Motag
Otto Burkhard
Straßburgerstr. 40
D-10405 Berlin
Allemagne

Take-Off Model Shop
Bernd Weber
Alexanderstr. 22
D-64653 Lorsch
Allemagne

The Aviation Bookshop
Beaumont Aviation Literature
656, Holloway Road
London N19 3PD
Angleterre

Midland Counties Publ.
4 Watling Drive
Sketchley Lane Ind. Estate
Hinckley, Leics. LE 10 3EY
Angleterre

Walter Schaden
Der Buchfreund
Sonnenfelsgasse 4
A-1010 Wien
Autriche

Librairie de l'Escadron
Rue de l'Escadron n° 1
B-1040 Bruxelles
Belgique

Maquettas 113
C/ Valmojado 113
E-28047 Madrid
Espagne

L'Aeroteca
Lliberia Aero Miguel Creus
C/ Congost 11
E-08024 Barcelona
Espagne

Luchtvaart Hobby Shop
Molenweg 249
NL-1436 BV Aalsmeerderbrug
Pays-Bas

Hobbybkhandeln
Box 8153
S-104 20 Stockholm
Suède

Amérique du Nord

Avia Import USA
200 Wendy Court
Cary NC 27511
USA

Four Plus North America
Ronald Boocks
855 Bebout Road
Venetia PA 15367-1204
USA

Von Lutz
Flugzeug Publications
16577 Chia Ct
Victorville CA 92394
USA

Airconnection
Box 21227
RPO Meadowvale
Mississauga ON L5N 6A2
Canada

Asie-Océanie

Nishiyama Yosho Ikebukuro
Westone 2-2
Nishi-Ikebukuro
1-chome
Toshima-ku
Tokyo 171
Japon

Mikio Aida
262-1 Minami-Machi
Sukagawa-shi
Fukusihima-ken 962-0838
Japon

Sanshiki-Shobo
769 Yamasaki
Fukusaki-cho
Kanzaki-gun, Hyogo-ken
Hyogo-ken 679-2211
Japon

Magnetix Ltd
PO Box 5075
Wellington
Nouvelle-Zélande

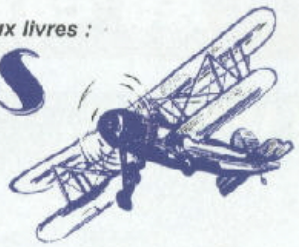
Afrique

The Aviation Shop
PO Box 316
Melville 2109
Afrique du Sud

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!

AVIATION FRANÇAISE

-Les Caudron Renault/ Docavia (F) **380 F**
-Les Avions Caudron Vol1/ A Hauet (F) **350 F**
-Vols d'Essais- Le centre d'Essais en Vol de 1945 à 1960 / JC Fayer (F) **315 F**
-Le Grand Cirque 2000/ Pierre Clostermann (F) **198 F**
-L'Le groupe Alsace/ Aubert(F) **310 F**
-Ils étaient là ... (l'armée de l'Air sept 39-juin 40)/ J & P Martin (F) **399 F**
-Mes carnets Juin1940-Aout 43 / René Mouchotte (Réedit.)(F) **149 F**
-René Couzinet, de Lindberg à Mermoz / Caloyanni (F) **139 F**

AVIATION ALLEMANDE

- The Sting of Luftwaffe / Vasco (A) **450 F**
- Heinkel He 177 (Warpaint)(A) **120 F**
- Barbarossa Victioms / Kopansk)(A) **155 F**
-Mistel - German Composite Aircraft & Operations 1942-45 / Forsyth (A) **450F**
-Henschel 129 in action 5squadron Signal (a) **89 F**
-Jagwaffe-Battle of Britain Vol.2 Section2 / Mombeek(A) **175F**
-Defenders of the Reich JG1 Vol.2 / Mombeek(A) **189 F**
-Messerschmitt Me 410 in detail/ J Nowicki (A/PL) **129 F**
-Augsburg's Last Eagles (Eagle File N°3) / B Green (A) **250F**
- Messerschmitt Bf 109 G (Muschroom Model Mag N°1) Michulec (A) **109 F**
-Messerschmitt Bf 110 (Walk Around N°23) (A) **129 F**
-Focke Wulf Fw 190 A/F (Walk Around N°22) (A) **129 F**
-Luftwaffe over the Czech Territory 1945 (Japo) / J Weal (A) **499 F**
-Me 262 (Classic Publication) Smith & Creek (A) (4 volumes) Le vol. **389 F**

AVIATION AMERICAINE

-The 4th Fighter Wing in the Korea War/ Davis (A) **449 F**
- P39 Airacobra Aces of WW2 / Aircraft of the Aces N°36 (A) **129 F**
A-1 Skyraider Walk Around (A) **129 F**
Douglas A20 Boston/Havoc (Warpaint 32) (A) **119 F**
-The X-Planes X-1 to X-45 / Miller (A) **450 F**
-American Eagles-American volubteers in the RAF 1937-43 / T Holmes (A) **189 F**
-American Eagles N°2-P38 Lightning Units of the 8th & 9th Air Force / / T Holmes (A) **189 F**
-F80 Shooting Star Units over Korea : Frontline Colours N°5 / Thompson (A) **169 F**
-Air War over North Viet Nam (Squadron Special) Toperczer (A) **119 F**
-Mig Alley-Air to air combat over Korea (Squadron Special) / Davis (A) **119 F**
-Douglas A4E/F Skyhawk in Navy Service/ S Ginter (A) **250 F**
-F117A Nighthawk (Walk Around N°26) (A) **129 F**

AVIATION ANGLAISE

- RAF & RCAF Nose Art in WWII/Simonsen (A) **350 F**
-Spitfire Mark V in action/P Caygill (A) **250 F**
-Spitfire, The History / EB Morgan & E Schacklady (A) **450 F**
-Spitfire Griffon : Comprehensive guide for the modeller (A) **219 F**
Collection Warpaint (A) :
-n° 29 Hawker Sea Hawk **115 F**
-n° 30 Avro Vulcan **115 F**
-n° 31 RAF/RN Phantom **115 F**

AVIATION ITALIENNE

-Cant Z501 (Ali D'Italia N°17) (I/A) **129 F**
-Reggiane Re2000to 2005 in action (Squadron Signal) (A) **89 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

-Mig17 & Mig19 Units of the Vietnam War (Combat Aircraft N°24) (A) **125 F**
-Conflict in the Balkans (Combat Aircraft N°25) (A) **125 F**
- Tupolev TB-3 & Petlyakov Pe-8 (F) **240 F**
-Polikarpov I-16 / Lela presse (F) **290 F**
-Ilushin IL-76 (Aerofax) / Komissarov & Gordon (A) **239 F**
-Mikoyan-Gurevich Mig 15 (Aerofax) / Gordon (A) **205 F**

DIVERS

- Tigers over China (Eaglefiles N°4) Tullis **250 F**
-Japanese Aircraft Interiors 1940-45 / Mikesh (A) **499 F**
-N° 91 "Nigeria" Squadron (Aviation Elite N°3)/ Hall (A) **169 F**
-Leitolaivue 24 (Aviation Elite N°4)/ Stenman (A) **169 F**
- Gunner! / Nijboer & Patterson (A) **295 F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS
31, rue du Languedoc
BP 99
31013 TOULOUSE Cedex 6
Tél : 05 61 59 69 80 – Fax : 05 61 22 81 63
web : www.drivers.fr

Au catalogue

Camouflage et marques N° 1
12,00 euros + port
Métropole : 0,75 euro
DOM/TOM, Suisse & CEE : 1,10 euro
Autres pays : 1,35 euro

Ils étaient là...

50 euros
au lieu de 60,80 euros + port
Métropole : 6,10 euros
DOM/TOM, CEE : 7,65 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,25 euros
Asie, Océanie : 22,90 euros

Promotion valable jusqu'au 31.12.2001 uniquement

Poster
15,00 euros + port
Métropole : gratuit
CEE, DOM/TOM & Suisse : 1,00 euro
Autres pays : 2,00 euros

Prochain numéro

Dans le n° 23 (1er février 2002)

1943 : L'AVIATION D'AFRIQUE REPREND LA LUTTE

Anticipant une brutale réduction de ses budgets, l'armée de l'Air a déjà testé un système de communication simplifié pour son futur biplace de combat.

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 23 au n° 28 inclus** : France 32,80 euros - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros - Autres pays 41,20 euros , air mail.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire du/des n° 2 / 5 / 7 / 13 / 18** - Chaque numéro : 6,55 euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire du n° 21** - Chaque numéro : 7,15 euros port inclus (tous pays).

__ **exemplaire(s) du livre *Camouflage et Marques Français 38/45*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du poster** - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____ **(nous n'acceptons plus les paiements en francs français)**

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

☐ **Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

NOUS N'ACCEPTONS PLUS DE CHÈQUE EN FRANCS FRANÇAIS

Fatidique 900

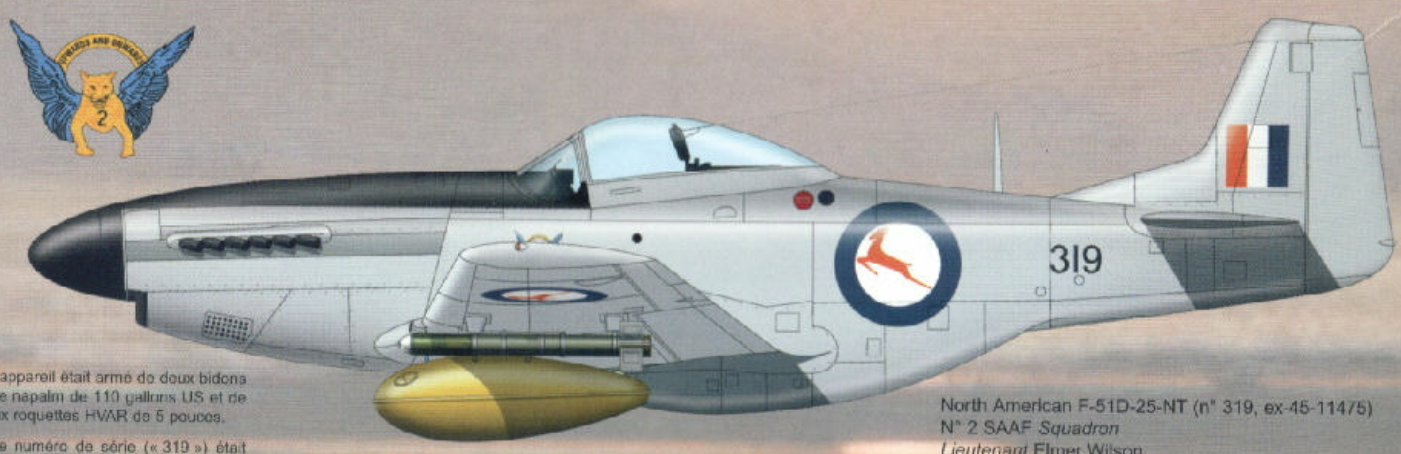
Le 25 juin 1950, le monde replonge dans la guerre. La Corée qui avait été possession japonaise depuis plusieurs décennies avait en 1945 recouvré sa liberté mais comme dans la défunte Allemagne, cette renaissance s'est très vite retrouvée compromise et le pays coupé en deux avec des régimes politiques différents, les États-Unis restant présents au Sud et l'Union Soviétique au Nord. Les Soviétiques ont tôt fait d'aider les Nords-Coréens à s'armer et en quelques mois, ils ont acquis un potentiel militaire énorme. Quand on dépense beaucoup d'argent dans les forces militaires c'est pour les utiliser un jour, et ce jour fut le 25 juin 1950. Cette attaque avait pour but de réunifier les deux Corées au profit du Nord.

La jeune ONU, sous l'impulsion des États-Unis réagit très rapidement et une aide militaire est votée pour soutenir les troupes de la Corée du Sud et des États-Unis. Parmi les pays qui décident d'envoyer les troupes se trouve l'Afrique du Sud. Le N° 2 SAAF *Squadron* « Flying Cheetah » est choisi pour combattre en Corée. Cette unité s'était distinguée pendant la Seconde Guerre mondiale en Afrique du Nord et en Italie et on va retrouver en son sein beaucoup d'anciens pilotes expérimentés. C'est en arrivant au Japon en novembre 1950 que les Sud-Africains reçoivent leur équipement, des F-51D sortis des dépôts de l'USAF. En effet, si les Sud-Africains ont combattu en Italie avec des P-51, ils volent depuis sur des Spitfire Mk. IX rachetés à bon prix au Royaume-Uni. Une fois leur courte transformation réalisée, ils partent pour la Corée et sont rattachés au 18th FW américain volant lui aussi sur Mustang. Ils effectuent leur première sortie de combat le 16 novembre 1950. Engagés dans des missions d'attaque au sol, leur rythme est vite soutenu et au 2 février au matin, pas moins de 899 sorties ont déjà été réalisées, soit une moyenne de 16 par jour, en fait plus si on tient compte des jours où la météo a été exécrable. En 54 jours de combat, seule une machine a été perdue, le 5 décembre 1950 (avion n° 311) touché par les débris de sa propre attaque, mais son pilote le *Captain* J.D.O. Davis a pu être récupéré par un L-5 américain. Mais les Sud-Africains espèrent bien fêter leur 1 000ème sortie sans perdre un camarade, tout en sachant que cette chance va tôt ou tard les abandonner. Ce jour arrive malheureusement le 2 février 1951. Mais en tout état de cause, 899 sorties sans mort constitue déjà un record à cette époque.

Ce matin-là, une patrouille de quatre Mustang partent pour une reconnaissance armée dans les environs de Wonsan. Peu après le décollage, le n° 4 de la formation doit rebrousser chemin, victime d'ennuis moteur. Les trois autres avions poursuivent leur vol, et arrivant sur leur objectif, le chef du dispositif, le *Lieutenant* Elmer Wilson, à bord de son « 319 », descend pour rechercher d'éventuels objectifs à traiter, laissant ses deux ailiers, les *Lieutenants* Mike Frost et Ian Gow en couverture. Surveillant à la fois le ciel et leur camarade, les deux pilotes constatent que Wilson se trouve en difficulté. De son avion commence à s'échapper une fumée blanche qui laisse sous-entendre une fuite du liquide refroidissement, sans cause apparente. Le *Lieutenant* Wilson reprend alors de l'altitude et se dirige vers la mer en signalant son intention d'abandonner sa machine. Il ne tarde pas à évacuer son appareil. Si ses ailiers ont bien vu le parachute s'ouvrir, ils ont vu aussi Wilson couler instantanément puis remonter à la surface et gonfler sa Mae-West. Après avoir appelé les secours par radio, Frost et Gow restent à basse altitude pour les attendre.

Un SA-16 du 3rd *Air Rescue Squadron* arrive vite sur les lieux mais la mer étant mauvaise, il a beaucoup de difficultés pour rejoindre le pilote inconscient. Après 35 minutes de tentatives infructueuses, l'équipage voit le pilote sud-africain disparaître sous les eaux; il devait de toute manière être mort depuis longtemps, les eaux étant glacées à cette époque de l'année. Cette 900ème sortie a été durement ressentie par le N° 2 *Squadron* dans son ensemble. Mais le travail va se poursuivre sous la bannière de l'ONU et le N° 2 *Squadron* va combattre sur Mustang jusqu'au 27 décembre 1952, date de la dernière mission. À cette date, 10 373 sorties auront été effectuées, mais les pertes seront conséquentes avec 12 pilotes tués, 30 autres portés disparus et 74 des 96 F-51 utilisés par l'escadron perdus. Mais l'efficacité des Sud-Africains sera récompensée par les Américains et les « Flying Cheetah » finiront la guerre sur F-86, seule unité non américaine à en être dotée en Corée, ce qui témoignera du respect qu'elle a fini par inspirer.

Philippe Listemann

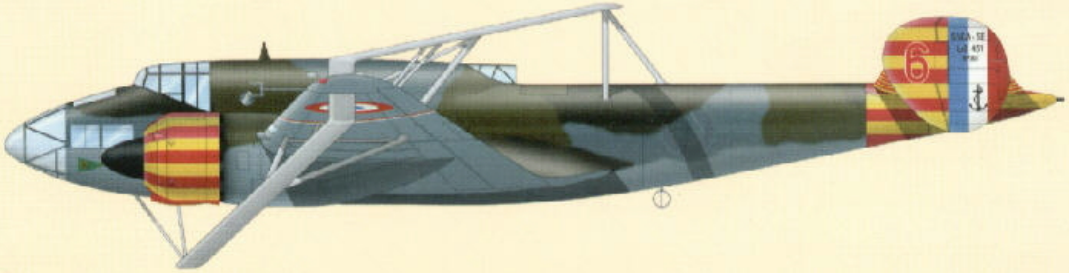


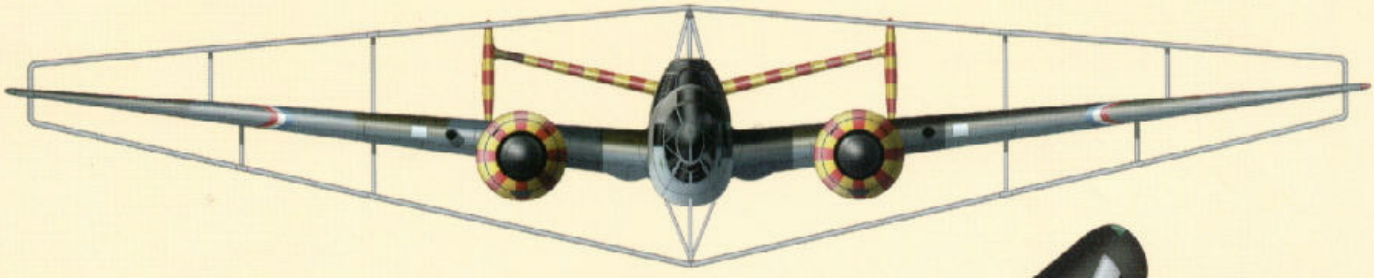
L'appareil était armé de deux bidons de napalm de 110 gallons US et de six roquettes HVAR de 5 pouces.

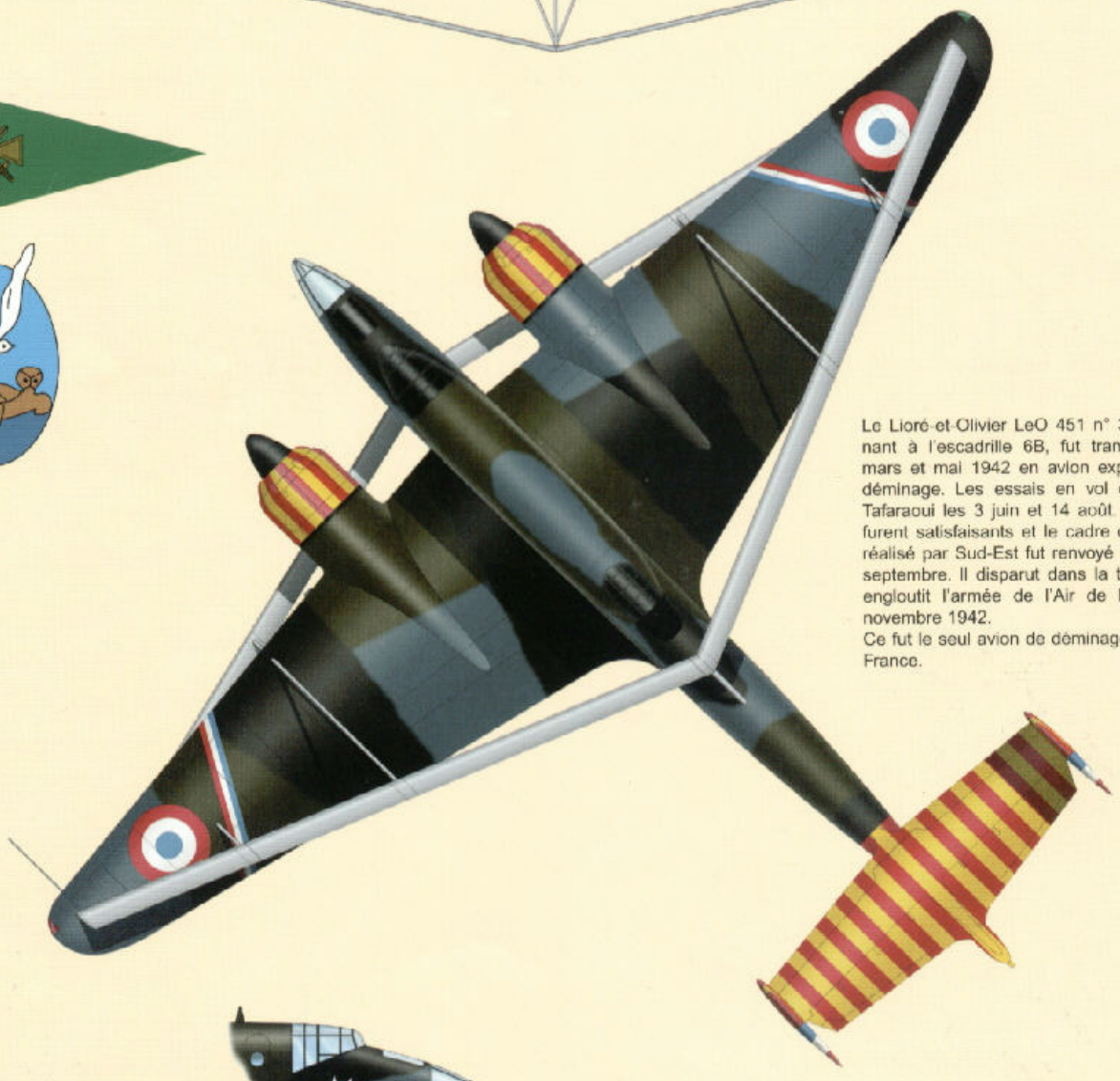
Le numéro de série (« 319 ») était répété en noir sur la jambe du train.

North American F-51D-25-NT (n° 319, ex-45-11475)
N° 2 SAAF *Squadron*
Lieutenant Elmer Wilson
K-10 – Chinhae (Corée du Sud), 2 février 1951.

© P.A. Tilley, 2001







L'insigne n'est porté que du côté droit.

Le Lioré-et-Olivier LeO 451 n° 359, appartenant à l'escadrille 6B, fut transformé entre mars et mai 1942 en avion expérimental de déminage. Les essais en vol eurent lieu à Tafaraoui les 3 juin et 14 août. Les résultats furent satisfaisants et le cadre de déminage, réalisé par Sud-Est fut renvoyé en France en septembre. Il disparut dans la tourmente qui engloutit l'armée de l'Air de l'armistice fin novembre 1942.
Ce fut le seul avion de déminage construit en France.

© P-A. Tilley, 2001.